

LE DANUBE MARITIME

ET

LE PORT DE GALATZ

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 31 mai 1929, à 2 heures

PAR

ROGER RAVARD

JURY...

Président : M. TRUCHY

Suffragants : MM. PERREAU
BASDEVANT

LIBRAIRIE MODERNE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & C^{ie}

19, RUE CUJAS et RUE VICTOR-COUSIN, 10

PARIS

1929

THÈSE POUR LE DOCTORAT

LE DANUBE MARITIME

ET

LE PORT DE GALATZ

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 31 mai 1929, à 2 heures

PAR

ROGER RAVARD

JURY... {
Président : M. TRUCHY
Suffragants ... { MM. PERREAU
BASDEVANT

LIBRAIRIE MODERNE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & C^{ie}

19, RUE CUJAS et RUE VICTOR-COUSIN, 10

PARIS

1929

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses,
ces opinions doivent être considérées comme pro-
pres à leurs auteurs.**



A M. ALBERT DELATOUR
MEMBRE DE L'INSTITUT

Hommage respectueux.

R. R.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

Dès l'antiquité, les Grecs fréquentaient le Bas-Danube pour y venir commercer en échangeant les grains, les laines et les peaux de la Moldavie et de la Valachie pour des étoffes, des bijoux et des objets manufacturés.

Plus tard le Danube eut une grande importance pour les Romains, tant au point de vue stratégique qu'au point de vue commercial. Trajan réunit même le réseau routier de l'Empire romain au Danube par une immense voie qui, partant des comptoirs grecs des Bouches rejoignaient les Portes de Fer et Singindunum (Belgrade). Aux Portes de Fer, ils exécutèrent des travaux pour permettre le passage des galères chargées de grains à travers les récifs. Mais cette ère de prospérité ne dura pas et cessa avec les invasions barbares.

A l'heure actuelle même, malgré le percement de l'isthme de Suez, le Danube constitue toujours l'ancienne route des Indes suivie dès les temps les plus reculés par les caravanes qui apportaient à travers les Indes, la Perse et la Russie, les produits de l'Asie. Il serait illogique, en effet, que les marchandises d'Extrême-Orient venues par le Canal de Suez, fassent le

tour de l'Europe pour arriver par le Rhin, la Weser, l'Elbe, l'Oder et la Vistule aux provinces centrales des pays germaniques et aux régions haut-danubiennes. Elysée Reclus, dans *La Terre et les Hommes*, a d'ailleurs souligné ainsi la haute portée sociale du rôle économique du Danube. « La grande bataille de la vie entre les individus et les peuples ne se poursuit pas uniquement par la violence des combats et des conquêtes, elle se livre aussi tous les jours par les relations de commerce.

« En se vendant leurs produits plus encore qu'en s'égorgeant, les hommes luttent pour l'existence. La grande voie naturelle du Danube, chemin de migration et route stratégique, devait donc acquérir dans l'histoire un rôle bien plus considérable encore comme voie de trafic et d'industrie. »

Le problème qui nous intéresse, l'étude du Danube Maritime et particulièrement du port de Galatz, nous nous sommes efforcé de l'envisager sous ses deux aspects, indissolubles l'un de l'autre, politique et économique.

Le régime du Danube Maritime qui domina toute la question d'Orient au cours du siècle dernier, donna naissance à l'antagonisme austro-russe et c'est cette rivalité incessante entre la Russie et l'Autriche-Hongrie qui amena les Puissances à prendre la partie maritime du fleuve sous leur garantie. Cette partie internationale de notre étude : réglementation du fleuve, œuvre de la Commission européenne et trafic de la navigation

danubienne nous a d'ailleurs été grandement facilitée grâce à l'obligeance de l'éminent Secrétaire Général de la Commission européenne du Danube, M. Francis Rey. Qu'il veuille bien trouver ici le témoignage de notre reconnaissance.

En outre de l'intérêt offert par l'étude de son régime international, le Danube Maritime constitue la grande voie d'exportation des céréales roumaines et d'importation des marchandises étrangères en Roumanie.

C'est à Galatz, premier port fluvial de la Roumanie, que s'opère la jonction entre la navigation fluviale et la navigation maritime. C'est là que les chalands, descendant le Danube, transbordent leurs cargaisons à bord des grands vapeurs maritimes, trouvant par contre un fret de retour dans les produits manufacturés apportés par ceux-ci.

Galatz n'est pas un port uniquement roumain, mais bien un port véritablement international permettant aux Etats de l'Europe Centrale : Autriche-Hongrie, Tchéco-Slovaquie, Serbie, Pologne, d'atteindre la mer libre.

L'étude du port, de son outillage, de son trafic et des projets destinés à l'améliorer, malgré toutes les difficultés rencontrées pour nous documenter, nous permettra de conclure que la Roumanie possède, quoi qu'elle en dise, un port parfaitement outillé pour satisfaire à un ample développement économique.

CHAPITRE PREMIER

LE DANUBE PHYSIQUE

Le Danube s'étend sur une longueur de plus de 2.800 kilomètres. C'est le plus long fleuve d'Europe après le Volga, mais tandis que celui-ci coule entièrement en territoire russe, le Danube au contraire est véritablement européen par le nombre et la diversité de production des pays qu'il traverse.

Il naît dans la forêt Noire à 640 mètres d'altitude, de la réunion des deux torrents : le Breg, sortant du baillage de Trylberg dans le grand-duché de Bade, et le Brigach, petite rivière de la forêt Noire. Le château de Donaueschingen, ne peut être considéré comme la source officielle du fleuve, qu'aux périodes de grande sécheresse pendant lesquelles les deux torrents ont leur lit à sec.

Le Danube coule d'abord de l'ouest à l'est, arrosant Donaueschingen dans le grand-duché de Bade, puis en Wurtemberg : Tuttlingen où une grande partie de ses eaux se dirige vers le lac de Constance. Il traverse ensuite la principauté de Hohenzollern pour arriver à

Ulm où il devient navigable et entre en Bavière. A partir d'Ulm, sa vallée s'élargit; il passe à Elchingen, Gunsburg, Donauwörth, près de Neuburg et d'Ingolstadt, arrose Kelheim, Ratisbonne, Straubing, Deggendorf, Passau.

Après Passau, le Danube pénètre en Autriche et, coulant, dans un défilé formé à gauche par le Kersberg et le Greinenwald et à droite par les derniers contreforts des montagnes de Haute-Autriche, arrose Linz, Krems et Vienne. Là il entre en plaine et, de Bratislava à Komarno, sert de frontière entre la Tchécoslovaquie et la Hongrie. A partir de Gran, sa vallée se resserre à nouveau entre les dernières ramifications des monts Matra à gauche et Pilis à droite, et à Waitten, son cours prend la direction du sud. Encombré de bancs de sable et d'îles désertes, le Danube traverse les plaines hongroises et passe à Buda-Pesth, Dunaföldvár, Packs et Mohacs. A Vukavar, il s'oriente à nouveau vers l'Est, arrosant en Serbie, Bezdan, Uj Videk, Semlin, Belgrade, Dubraviz et sert de frontière entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la Roumanie de Bazias à Ram.

Entre Bazias et Turnu-Severin, le Danube coule dans un couloir sinueux et encaissé, coupé de cataractes, de tourbillons et d'écueils qui rendent périlleuse toute navigation et à trois kilomètres en aval d'Orsava, les rapides des « Portes de Fer » opposent les obstacles les plus considérables à la batellerie, le cours du fleuve

étant obstrué, sur une longueur de plus de 200 mètres de rochers pointus, immergés ou à fleur d'eau, sur lesquels les eaux se précipitent en bouillonnant. Une fois le défilé des Portes de Fer franchi, il entre dans la plaine roumaine et c'est alors un fleuve large, lent, parsemé d'îles basses, couvertes de joncs; mais alors que la rive roumaine, marécageuse se trouve submergée aux périodes de crues, la rive bulgare au contraire est plus haute et bordée de collines.

Séparant la Bulgarie de la Roumanie jusqu'à Roustchouk, il arrose en Bulgarie : Vidin, Vidbol, Kozdulin Rahovo, Nicopolis, Sistov, Roustchouk; en Roumanie, Cetatea, Calafat, Corabia, Turnu-Magurele, Zimnicea, Venasca, Giurgiu. Trente kilomètres en aval de cette dernière ville, il devient roumain par ses deux rives et passe à Tutracan, Silistria, Ostrova, Rasova, Cernavoda, Hârsova, Macin, Braïla, Galatz, Reni, Isaccea. Puis, se séparant en trois branches il va se jeter dans la mer Noire, arrosant Ismaïl, Kilia, Vulkov sur le bras de Kilia, Toulcea et Sulina sur celui de Soulina, Mahmudia et Saint-Georges sur le bras de Saint-Georges.

A partir de Braïla, son cours prend le nom de Danube Maritime. Cette section du fleuve nous intéressant spécialement, nous nous efforcerons dans les paragraphes qui suivront de l'étudier d'une façon détaillée.

Régime des eaux du Danube. — La largeur du fleuve, très variable, est de 75 mètres à Ulm, de 340 en amont de Ratisbonne, de 260 à Passau, de 630 au-dessus de

Buda-Pesth et de 950 en aval. En Roumanie, elle oscille entre 1.100 et 1.200 mètres. Sa vitesse est d'environ 3 à 4 mètres-seconde et son débit moyen de 9.180 mètres cubes à la seconde. Sa profondeur qui passe de 5 mètres à Passau à 50 mètres dans la région des Portes de Fer est en moyenne de 3 à 12 mètres.

Ses basses eaux ont lieu l'hiver et les hautes eaux au printemps et au début de l'été, période de la fonte des neiges pour ses affluents montagneux.

La principale entrave à la navigation et surtout sur le Danube Maritime est causée par le gel. Le fleuve est en effet pris par les glaces pendant 37 jours environ chaque année. Du premier décembre jusqu'aux approches du 25 février, toute navigation se trouve à peu près interdite sur le Bas-Danube malgré l'emploi de plus en plus développé des navires brise-glaces.

Le bassin danubien, d'une étendue de près de 800.000 kilomètres carrés, est limité à droite par la forêt Noire Méridionale, les Alpes Rhétiques, Carniques et Juliennes, par les plateaux de la Carniole, par les Alpes Illyriennes et les Balkans; à gauche, par le Jura Franconien, les monts de Bohême, de Moravie, les Sudètes, les Karpathes depuis leur centre jusqu'à la source du Pruth, puis à partir de là par une série de hauteurs séparant le Danube du Nistru.

Le Danube reçoit 120 affluents dont 60 sont considérables. Les plus importants sont à droite : la Lech, l'Isar, l'Inn, la Traun, l'Enns, la Leitha, la Save, la Drave,

le Temok, l'Isker, le Vid, à gauche : l'Altmühl, la Regnitz, le Raab, la Morava, le Wagg, la Neutra, le Gran, l'Eipel, la Tisza, le Temes, le Jiu, l'Olt, l'Arges, la Jalomitza, le Siret et le Pruth. Parmi ceux-ci, la Drave et la Tisza, sont des fleuves de première importance, navigables sur une grande partie de leur cours-

Le Danube Maritime

A Braïla, qui se trouve à 170 kilomètres de la Mer Noire, commence ce que l'on a coutume d'appeler « le Danube Maritime ». Depuis Braïla et jusqu'au Tchatal d'Ismail, sur une longueur de 90 kilomètres, le Danube est un véritable bras de mer, suffisamment profond pour permettre aux navires de 10.000 à 14.000 tonnes d'y naviguer. Malheureusement, ces conditions favorables ne se continuent pas jusqu'à la mer, car au Tchatal d'Ismail, le fleuve se sépare en deux bras, à droite celui de Toulcea qui emporte 33 % de son débit et à gauche celui de Kilia.

17 kilomètres en aval du Tchatal d'Ismail, au Tchatal Saint-Georges, le bras de Toulcea se divise à son tour en deux autres branches : Soulina (12 %) et Saint-Georges (21 %).

De tous ces bras, celui de Soulina est le plus court, mais c'est aussi celui dont le débit est le plus faible. A l'heure actuelle, en raison des travaux considérables accomplis par la Commission Européenne du Danube, c'est un véritable canal artificiel presque rectiligne.

Le bras de Kilia, le plus important quant au volume des eaux, est malheureusement celui auquel il est le plus difficile d'accéder : il se jette en effet dans la mer Noire par une multitude de bras peu profonds et impropres à toute navigation vraiment importante.

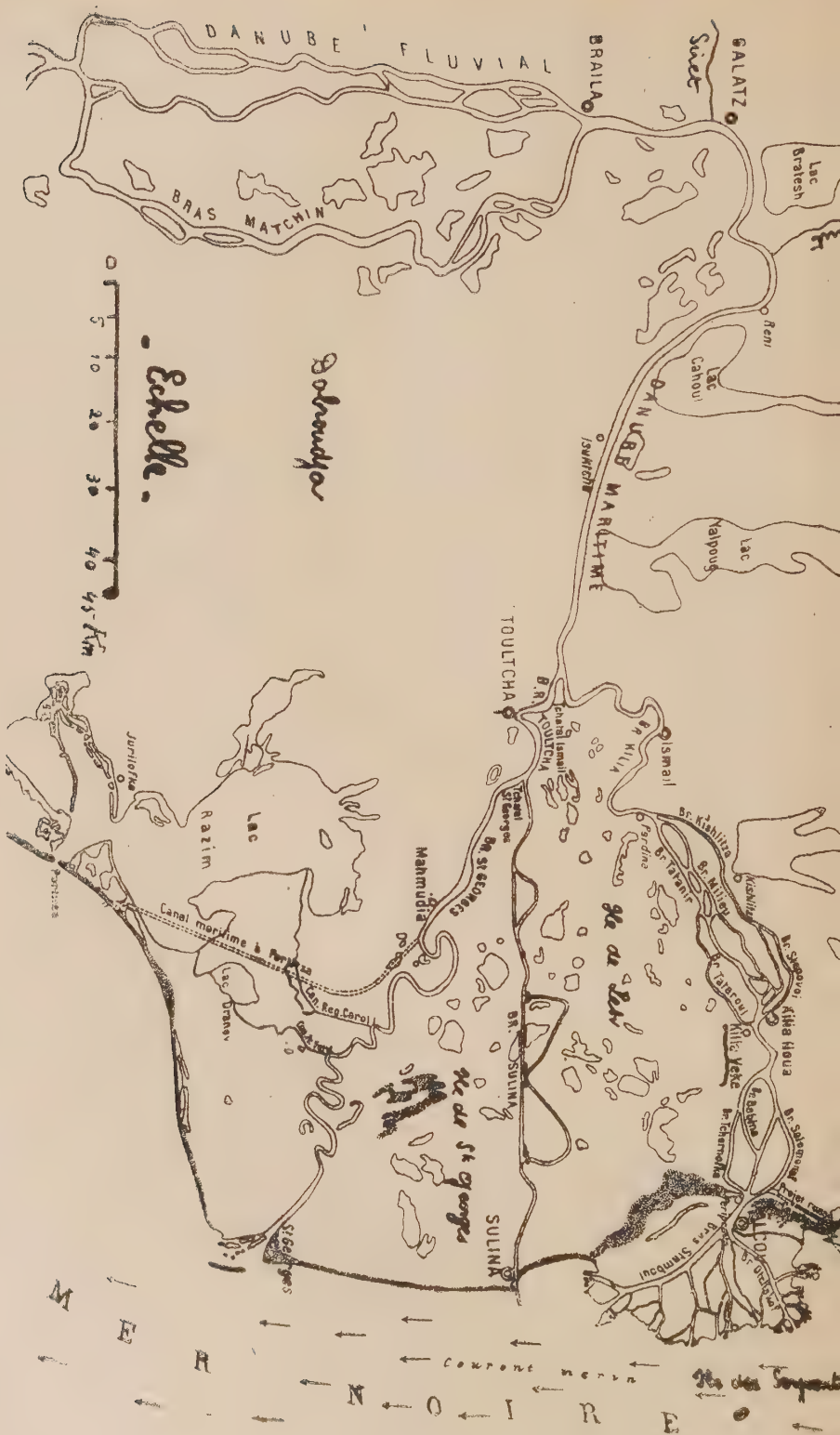
Quant au bras de Saint-Georges, c'est le plus long mais aussi le plus irrégulier. Toutefois, pour les besoins des pêcheries, deux canaux l'ont raccordé aux lacs Razim (Canal Regele Carol) et Dranov (Canal Principul Ferdinand).

Le delta du Danube a une superficie totale de 2.500 kilomètres carrés. C'est un vaste triangle dont la base est constituée par la mer Noire et dont la pointe se trouve au Tchatal d'Ismail. Il est formé de deux grandes îles : Leti au nord et Saint-Georges au sud.

Les rives du bras de Kilia sont les plus hautes et les plus larges, ce sont d'ailleurs les plus peuplées, les mieux cultivées et les plus productives. On y trouve de gras pâturages et des vergers florissants dont les produits ont acquis une grande renommée.

Quant aux rives des bras de Sulina et de Saint-Georges elles sont peu peuplées. On y trouve quelques villages, des cultures modestes, des pâturages de buffles et des forêts de saules. En s'éloignant davantage, on arrive à la région des roseaux, coupée d'une infinité de ruisseaux, et des grands lacs.

Régime des eaux dans le delta. — Pendant les crues du fleuve, au printemps et au début de l'été, les eaux



se déversent par-dessus les rives des différents bras et inondent tout le delta. C'est ainsi que pendant la crue extraordinaire de 1897, les $\frac{2}{3}$ seulement du débit du Danube ont trouvé place dans le lit du fleuve, $\frac{1}{3}$ a donc été obligé de se répandre au-dessus de la région inondable. Les eaux qui arrivent chargées d'alluvions les déposent près des rives et arrivent presque claires dans les grands lacs d'eau douce du delta. C'est la cause de la formation des rives des divers bras et de la grande profondeur des lacs.

A l'époque des crues, les rives du fleuve se trouvent submergées d'une hauteur d'eau qui atteint 0 m. 80 aux approches de la mer et 1 m. 50 au Tchatal d'Ismail et pendant les grandes crues l'ensemble du delta et de la région inondable située au nord du bras de Kilia absorbe près de 7 milliards de mètres cubes d'eau.

La quantité d'alluvions charriée par chaque bras est en relation directe avec son volume d'eau et la vitesse du courant qui l'anime. Aussi aux embouchures du bras de Saint-Georges les ensablements sont-ils plus lents, sa vitesse et son débit diminuant de jour en jour en raison des travaux exécutés sur le bras de Sulina.

Par contre les ensablements de celui-ci deviennent plus rapides et plus importants au fur et à mesure que s'accroissent son débit et sa vitesse, par la suppression de tous les coudes qui ralentissaient son cours.

De même le gros débit (67 %) et la grande vitesse du bras de Kilia sont causes du delta spécial par lequel ce bras se déverse dans la mer.

Longueur et pente des eaux des divers bras du Danube. — En prenant le Tchatal d'Ismail comme point de départ, la longueur des divers bras s'établit ainsi : 112 kilomètres pour le bras de Kilia par le bras d'Otchakow (117 par celui de Staroe-Stamboul) 82 pour celui de Soulina et 124 pour celui de Saint-Georges.

Les bras de Soulina et de Saint-Georges comptent après leur séparation au Tchatal Saint-Georges, respectivement 63 et 105 kilomètres.

Du Tchatal d'Ismail à la mer, la pente d'écoulement des eaux est, à l'étiage, d'environ 4 m/m par kilomètre. Cette pente, d'ailleurs plus forte au Tchatal qu'aux embouchures, atteint, aux crues de printemps 30 à 35 m/m mais elle est alors plus forte aux embouchures qu'au Tchatal. C'est aussi ce qui se produit pendant les crues extraordinaires où elle s'élève à Soulina jusqu'à 50 m/m.

Bras de Kilia. — Ce bras, le plus important, charrie, nous l'avons vu, 67 % du débit total du Danube soit 22.000 mètres cubes seconde à l'époque des grandes crues et 1.300 à l'étiage.

Aussitôt après le Tchatal d'Ismail, le bras de Kilia est large d'environ 600 mètres et sa profondeur minima varie aux environs de 33 pieds. En aval d'Ismail, à 40 kilomètres du Tchatal, il se divise en plusieurs branches dont les principales sont : *Kishlilza* (qui se sépare encore près de la petite ville de Kilia en plusieurs bras secondaires dont le plus important : Stepovoï, ne con-

vient qu'à une navigation restreinte et purement locale) le bras du *Milieu*, le *Tatanir* et le *Tatarul*.

Après un parcours de 28 kilomètres, toutes ces branches viennent se réunir en un seul lit devant la ville de Kilia. Sur un parcours de 9 kilomètres, il coule alors large de 600 à 1.200 mètres et profond de 32 à 68 pieds.

Mais en amont de l'île de Babina, il se scinde à nouveau en trois bras : la branche du *milieu*, le *Solomonoff* et le *Babina*, qui se sépare lui aussi en deux donnant naissance au bras de *Tchernofka*.

En face du village de Péripava, tous ces bras se réunissent sur une longueur de 6 kilomètres jusqu'à Vulkov. Là, le bras de Kilia se divise en une infinité de bras formant un véritable delta, d'une superficie de 195 kilomètres carrés et qui s'accroît chaque année d'environ 70 hectares.

Toutefois, malgré le grand nombre de ces bras secondaires (67) les eaux du bras de Kilia prennent cinq directions bien nettes : les bras de *Gibrieni*, d'*Olchakov*, de *Codina*, du *Milieu*, et de *Slamboul*. C'est ce dernier qui est d'ailleurs de beaucoup le plus important (52.2 % du débit total du bras).

Formation du delta du Danube.— Lorsque l'on considère le cours d'un fleuve, indépendamment de ses embouchures, trois facteurs déterminent la quantité d'alluvions que ses eaux pourraient transporter : sa vitesse, son débit et la résistance de son lit. Il est évident que plus un fleuve est rapide, son volume d'eau

important et son lit peu résistant, plus la quantité d'alluvions charriée sera grande. Ces alluvions, il les déposera d'ailleurs, à l'endroit de son cours où sa vitesse se sera ralentie.

En outre de ces considérations, il ne faut pas oublier qu'aux bouches du Danube, l'eau salée plus dense que l'eau douce vient encore s'opposer au déversement des eaux fluviales, action qui se trouve encore accentuée par la présence des vents marins venant du large et des vagues. De plus, un courant marin très important Nord-Sud, se dirigeant d'Odessa vers le Bosphore, arrête les débris alluvionnaires apportés par le Danube et forme ainsi un cordon littoral, parallèle à la côte ; véritable plage sous-marine qui vient encore accroître les difficultés que rencontrent les navigateurs pour pénétrer dans l'une des branches du fleuve.

Entre les bouches et cette plage, se trouve la barre, violemment alimentée et accrue aux époques de grandes crues et qui prépare l'avancement continu du delta. C'est ainsi d'ailleurs que le cordon littoral a réussi à isoler les lacs Razim, Golgovitza, Smeica et Suroe. En ce qui concerne particulièrement le bras de Soulina la barre s'est toujours développée à la partie sud de l'embouchure, mais c'est à l'embouchure du Saint-Georges que la barre et les bancs de sable ont la plus grande stabilité. Les alluvions déposés étant en relation directe avec le volume d'eau de chaque bras, on comprendra très facilement pourquoi l'ensablement de

la bouche de Soulina est devenu plus actif si l'on rappelle que le volume d'eau de ce bras est passé de 7 % du volume total du Danube en 1856 à 12 % en 1921. De même à l'embouchure du Saint-Georges, les atterrissements s'en vont en décroissant du fait que le volume d'eau du bras est tombé de 30 % en 1856 à 20 % en 1921. Quant au bras de Kilia il charrie huit à neuf fois plus d'alluvions que le bras de Soulina, transportant en moyenne 83.000.000 tonnes par an dont 56 % sont déversées par le Staroe Stamboul. En face de tels chiffres, on comprend sans peine les appréhensions que l'on peut éprouver vis-à-vis de l'embouchure de Soulina, car la quantité énorme d'alluvions charriée par le Staroe-Stamboul vient se déverser dans la baie de Mossurah, au nord de la bouche de Soulina. De plus cette baie, située en dehors du rayon d'action du courant Nord-Sud qui déblairait l'embouchure du Staroe-Stamboul en emportant ses alluvions vers la haute mer; se voit peu à peu envahie par ces atterrissements considérables. D'ici un certain nombre d'années, la baie de Mossurah sera entièrement comblée et les alluvions apportés par le Staroe-Stamboul viendront se déposer à l'embouchure de Soulina.

Les embouchures du bras de Kilia sont très instables, les bras les plus forts finissant par engloutir les plus faibles. Cette instabilité est d'ailleurs la raison qui empêche d'y entreprendre les travaux hydrauliques pour faire du bras de Kilia la véritable voie maritime du Danube.

CHAPITRE II

HISTORIQUE DU RÉGIME INTERNATIONAL DU DANUBE MARITIME

Le régime des fleuves internationaux. — A l'époque romaine, le Danube constituait l'une des grandes frontières de l'Empire. Fortifié en aval des Portes de Fer par Trajan et en amont par Probus et Justinien, il assurait l'établissement de relations suivies entre les colonies romaines installées sur ses bords et l'Orient.

En matière de navigation, les Romains considéraient les fleuves communs aussi bien aux riverains qu'aux autres peuples qui les empruntaient pour les besoins de leur commerce : le droit romain consacrait ainsi les axiomes du droit naturel. Ces principes, dictés par l'œquum jus, sont formulés par Justinien (*Institutes*, L. II, t. I, § 1) : « Et quidem naturali jure communia sunt omnia haec : aer, aqua profluens et mare et per hoc littora maris... flumina autem et portus publica sunt ». On retrouve d'ailleurs cette même idée dans le Code Théodosien.

Au Moyen-âge, le principe romain de l'affranchissement des fleuves internationaux subit de graves modifications. Les fleuves passent du domaine public dans le domaine du souverain qui en eut possession et saisine et exerça sur toute leur étendue « juridiction, seigneurie et contrainte ». C'est l'époque des relâches forcées.

Il fallut attendre la Révolution française, qui déclara que la navigation sur les fleuves internationaux était libre, pour jeter bas la conception médiévale de la propriété exclusive du riverain.

Toutefois, ce n'est que le traité de Paris du 30 mai 1814, préparatoire du Congrès de Vienne, qui vint mettre en pratique ce généreux principe. La liberté de la navigation sur les fleuves internationaux est donc essentiellement conventionnelle. Ce n'est pas un principe qui se suffise à lui-même, il faut que des traités en permettent l'application.

Le traité de Paris auquel participaient la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Suède et le Portugal déclarait, dans son article 4, que la navigation sur le Rhin est libre même pour les Etats non riverains et il annonçait que le futur congrès de Vienne étendrait ce principe à tous les fleuves internationaux.

Chaque Etat riverain ne peut plus entraver la navigation sur le fleuve par des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée; toutefois le droit de libre navigation n'entraîne pas la liberté du droit de pêche qui demeure réservé aux riverains.

Enfin, le Congrès de Vienne du 9 juin 1815, internationalisa les voies d'eau, communes à plusieurs Etats, de l'Europe « chrétienne ». Son article 109 adoptait, en effet, le principe de la liberté de navigation, des fleuves internationaux, sous le rapport du commerce. Toutefois il faisait encore une distinction entre les navires eux-mêmes et les marchandises que ceux-ci transportaient; et n'avait admis l'égalité de toutes les nations qu'à l'égard de celles-ci, réservant aux riverains le bénéfice exclusif de la navigation.

C'est ce principe étrié que les article 108 à 117 de l'Acte du Congrès de Vienne appliquèrent au Danube.

Ce n'est qu'un siècle plus tard, que le traité de Versailles, du 25 juin 1919 vint consacrer définitivement, par son article 327, le principe de la liberté de navigation sur les fleuves internationaux.

Les différents régimes danubiens. — Après la prise de Constantinople, les Turcs envahirent la vallée du Danube jusqu'au cœur de l'Europe. Le sultan étant le maître des deux rives d'une grande partie du cours du fleuve, il ne pouvait être question de liberté de navigation.

. Mais par ses victoires sur l'Empire ottoman, couronnées par les traités de Carlowitz (1699) et de Passarowitz (1718) l'Autriche devint maîtresse d'une bonne partie du cours du Danube et imposa à la Turquie, par le traité de Passarowitz, un traité de commerce

lui garantissant la liberté de commerce et de navigation sur le fleuve et le droit d'établir des agents consulaires dans les ports. Toutefois les navires autrichiens devaient opérer le transbordement de leurs cargaisons sur des caïques turcs à Braïla, Issacea ou Kilia.

Ce traité devait d'ailleurs être renouvelé par la suite à Belgrade en 1739 et à Constantinople en 1784.

L'Autriche qui cherchait à établir son hégémonie sur le Danube y réussissait donc en partie. Mais bientôt un nouvel antagoniste apparaissait : la Russie. Les rivalités austro-russes devaient fournir, plus tard, aux grandes Puissances, de sérieux motifs d'intervention sur le cours du fleuve et en particulier sur le Bas-Danube.

La Russie, en effet, en pleine renaissance sous l'impulsion de Pierre le Grand, voulait, elle aussi, recueillir les débris de l'Empire ottoman menacé d'effondrement. Elle cherchait à atteindre les mers libres, s'arrêtant d'abord à la Mer d'Azow, mais laissant voir très vite ses intentions sur la Mer Noire. Elle y parvint par le traité de Kaïnardji en 1774. Par ce traité, la Russie recevait seule le droit de libre navigation sur la Mer Noire. Dix ans plus tard, en 1784, l'Autriche, invoquant le précédent créé par le traité de Kaïnardji, obtenait elle aussi ce droit de libre navigation sur la Mer Noire et faisait annuler la clause du traité de Passarowitz qui imposait à ses navires le transbordement de leurs cargaisons sur des bâtiments turcs à Braïla, Issacea ou Kilia.

La Russie et l'Autriche étaient donc arrivées à leurs fins. Mais bientôt l'Acte du Congrès de Vienne de 1815 devait généraliser le principe de libre navigation sur les fleuves internationaux. *L'Acte final du Congrès de Vienne* déclarait, en effet, dans son article 108, que « les Etats séparés ou traversés par une même rivière s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière.. Des Commissaires se réuniront six mois après la clôture du Congrès et prendront ces principes pour bases de leurs discussions. L'article 109 stipulait la liberté de la navigation sur ces rivières internationales. La perception des taxes et les mesures de police devront autant que possible être les mêmes sur tout le parcours du fleuve. Pour la fixation des droits de navigation, on se basera sur ceux établis pour le Rhin et ce taux ne pourra être modifié que par un arrangement commun entre tous les Etats riverains.

Aux termes de l'article 113, chaque riverain est chargé de l'entretien des chemins de halage et des travaux dans le lit du fleuve pour ne faire subir aucune entrave à la navigation.

Tous droits d'échelle, d'étape, de relâche forcée sont abolis et les droits de douanes devront être distincts des droits de navigation. Le principe de la liberté de la navigation était donc désormais posé, mais il n'était pas encore déclaré applicable au Danube, car les dispositions du droit public européen n'avaient pas d'effet

en Turquie, riveraine du fleuve sur la plus grande partie de son cours inférieur.

Plus tard, la **Convention d'Akkermann** (7 octobre 1826) signée entre la Russie et la Turquie sous l'inspiration de l'Angleterre qui voulait que satisfaction fût donnée au Tsar sur le Danube, stipula la liberté de navigation sur ce fleuve, mais exclusivement au profit des navires russes et turcs. Elle confirma également les clauses du traité de Bucarest de 1821 qui donnaient la Bessarabie à la Russie, la rendant ainsi riveraine du bras de Kilia, mais à la suite du désastre de Navarin, les armées russes franchirent le Pruth et les pays roumains passèrent sous la suzeraineté de la Russie. Par le **traité d'Andrinople** du 14 septembre 1829, celle-ci obtenait de conserver l'île des Serpents ainsi que la possession du bras de Saint-Georges.

Enfin le traité d'Unkiar-Skelessi (8 juillet 1833) conclu entre la Russie et la Turquie, vint interdire l'entrée des Dardanelles à tous navires, sauf aux bâtiments russes.

A la suite de la création, en 1830, de la Société autrichienne de navigation à vapeur, l'Autriche désira bénéficier des ententes intervenues entre la Russie et la Turquie relativement au Danube. Aussi l'Autriche et la Russie décidèrent-elles, par la **Convention de St-Petersbourg** du 13-25 juillet 1840, d'appliquer au Danube les principes établis par le Congrès de Vienne pour la libre navigation des rivières qui séparent ou

traversent plusieurs Etats. Les parties contractantes déclarèrent que la navigation sur le Danube serait libre « tant à partir du point où il touche le territoire russe jusqu'à son embouchure dans la Mer Noire, que sur toute l'étendue où il baigne les Etats austro-hongrois ». Les navires autrichiens et russes ainsi que tous ceux qui ont le droit de naviguer sur la Mer Noire et et qui sont en paix avec la Russie ne seront soumis à aucun droit de navigation. Les navires autrichiens pourront utiliser les chemins de halage russes et ne seraient soumis à aucune visite à leur entrée ou à leur sortie du Danube. Ils n'auront qu'à satisfaire aux règles de police (papiers de bord) et aux précautions sanitaires. Les mêmes facilités seraient d'ailleurs accordées, par voie de réciprocité, aux bâtiments russes dans les eaux autrichiennes.

La Russie s'engageait en outre, à exécuter les travaux nécessaires pour éviter l'ensablement de la bouche de Soulina et pour rendre la passe praticable. Elle construira également à cet endroit un phare qui sera allumé du 1^{er} mars au mois de décembre.

Pour couvrir les frais occasionnés par ces travaux, il sera établi des droits payables une seule fois pour l'entrée et la sortie du fleuve par les navires autrichiens empruntant l'embouchure de Soulina. Ces droits seront exigibles dès que les travaux auront été commencés et le phare allumé. Toutefois, tout navire autrichien qui, à partir de 1842, serait obligé d'utiliser des allèges pour

entrer ou pour sortir du Danube, sera exonéré du droit de curage.

Enfin, en ce qui concerne les précautions sanitaires, la navigation à vapeur autrichienne du Danube sera assimilée à celle de la Mer Noire par les Dardanelles.

Cette convention était faite pour une période de dix années, ainsi donc, la Russie et l'Autriche s'étaient mises d'accord pour établir leur domination sur le Bas-Danube, mais la Convention des Détroits du 13 juillet 1841 vint bientôt porter un coup sensible à l'hégémonie russe sur la Mer Noire en interdisant le Bosphore et les Dardanelles aux flottes militaires de l'Europe.

La Russie, par la suite, n'exécuta pas les travaux nécessaires auxquels elle s'était engagée. L'embouchure de Soulina s'ensabla rapidement, le canal qui avait 11 pieds en 1844 n'en avait plus que 9 et même 7 en 1850 car les Russes n'effectuaient même plus les travaux que la Turquie assurait jusqu'alors. De plus, les navires autrichiens étaient très souvent, sous prétexte de désinfection, emmenés à Odessa. La Russie comptait ainsi arrêter l'expansion autrichienne sur la Bas-Danube.

C'est pour ces raisons, qu'en 1854, les représentants des Puissances intervinrent à Vienne auprès du Prince Gortchakoff, représentant de la Russie, pour que le Bas-Danube fût placé sous le contrôle d'un syndicat européen.

Traité de Paris du 30 mars 1856. — L'antagonisme entre la Russie et l'Autriche sur le Bas-Danube finit

par dresser l'Europe contre la Russie. Le conflit des Lieux-Saints amena l'occasion de déchaîner la guerre entre celle-ci et la Turquie à laquelle se joignirent les Puissances européennes. Ce fut l'origine de la guerre de Crimée que termina le Traité de Paris du 30 mars 1856.

Lors des Conférences préparatoires, tenues à Vienne en 1855, on s'occupa d'étendre au Danube les principes de l'Acte final du Congrès de Vienne de 1815.

Ce fut un **Memorandum du Comte de Prokesch-Osten** qui servit de base aux négociations. Son paragraphe premier stipulait l'application des articles 108 à 116 du Congrès de Vienne à la partie inférieure du cours du Danube depuis la frontière austro-turque jusqu'à la mer. Le § 3 prévoyait l'exécution de travaux pour affranchir l'embouchure du fleuve des bancs de sable et pour faire disparaître, en amont, les autres entraves à la navigation « de sorte que le passage des navires marchands du plus haut tonnage jusqu'à Galatz et Braïla soit exempt des dangers, des entraves et des pertes contre lesquels il a fallu lutter jusqu'à présent ». Pour couvrir les dépenses de ces travaux, des droits convenables pourront être perçus, en respectant toutefois le principe de l'égalité des pavillons. Le § 4 place le contrôle et l'exécution des stipulations contenues dans les précédents paragraphes sous la garantie de l'Europe : une Commission sera nommée pour examiner le Bas-Danube et décider les travaux à entreprendre. Cette Commission devra, en

autre, se préoccuper d'établir les bases d'une législation régulière ainsi que celles d'une police fluviale et maritime.

Pour assurer le respect de ces dispositions, les Puissances contractantes pourront faire stationner aux bouches du Danube, deux navires de guerre chacune.

Le § 5 fixe la composition de ce syndicat européen. Celui-ci en tant qu'autorité exécutive sera composé (conformément aux stipulations du Congrès de Vienne) des délégués des Etats riverains. Cette Commission exécutive sera permanente et portera le titre de « Commission permanente pour la navigation du Danube inférieur ». C'est elle qui sera chargée de l'exécution des mesures arrêtées par les Puissances pour la suppression des obstacles à la libre navigation sur le fleuve.

Le § 6 stipule que la Russie consentira à ne pas rétablir sur le bras de Soulina la ligne de quarantaine qu'elle y avait établie autrefois. Elle ne pourra également, ni maintenir, ni élever sur ce point de nouveaux établissements militaires. Le delta sera en outre considéré comme neutre bien que ses habitants continuent d'être soumis à la juridiction russe.

Lors de la discussion du Mémorandum Prokesch-Osten, les délégués se mirent d'accord (Protocole n° 4 du 21 mars 1855) sur la nécessité d'une autorité syndicale européenne qui veillerait au respect du principe de la liberté de navigation sur le Bas-Danube. Toutefois, les plénipotentiaires russes ne voulaient voir dans cette

Commission régulatrice qu'un simple organisme scientifique et technique, s'opposant ainsi à la thèse de Bourqueney qui prétendait ne pouvoir la dépouiller de tout caractère politique, comme étant élevée à la hauteur d'une garantie européenne. De plus, les Russes ne voulaient pas que le mot « syndicat » pût impliquer une idée de souveraineté quelconque.

Nous retrouvons encore dans le protocole du 21 mars, lors de la discussion de l'article 4 relatif aux stationnaires, l'opposition de la Russie qui déclare y faire toutes réserves jusqu'à la revision de la Convention des Détroits du 13 juillet 1841.

Lorsque les plénipotentiaires abordèrent la question de la composition de la Commission prévue par l'article 5 du Memorandum, la Grande-Bretagne aurait bien voulu y être représentée mais l'Autriche s'y opposa. Le délégué russe demanda, en outre, puisqu'il s'agissait du Bas-Danube que les États allemands riverains ne fussent pas admis au sein de la Commission.

Enfin, lors de la discussion de l'article 6, la Russie s'opposa vivement à la neutralisation du Delta.

Lors de la séance du 23 mars 1855, les plénipotentiaires adoptèrent les articles 1, 2, avec un petit additif, 3 et 5 du Memorandum Prokesch-Osten. Quant à l'article 4, un nouveau texte fut élaboré, substituant au terme « syndicat européen » le titre de Commission européenne » et ainsi conçu : « La Commission européenne ne sera dissoute que d'un commun accord. Elle

fera disparaître les obstacles de la portion du Danube comprise entre Galatz et la mer et elle adressera des instructions à une Commission riveraine composée des délégués des trois Etats riverains : Autriche, Russie et Turquie. »

Le passage relatif aux stationnaires fut réservé. La Russie s'opposant toujours à la neutralité du Delta, on adopta seulement un nouvel article 6 stipulant uniquement le non-rétablissement de la quarantaine de Soulina.

Le projet des Préliminaires de Paix fut signé à Vienne le 1^{er} février entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Russie et la Turquie.

Ce fut sur ces bases que s'ouvrit le Congrès de Paris. Au Protocole n° 16 du 27 mars 1856, on trouve mentionné que la Commission européenne, formée des délégués de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Prusse, de la Sardaigne et de la Turquie, exécutera les travaux nécessaires sur le Danube depuis Toulcea jusqu'à la mer. La Turquie fera pendant les premières années les avances de fonds pour en couvrir les frais.

L'article 17 de ce même Protocole stipule que la Commission riveraine formée des représentants de l'Autriche, de la Bavière, de la Turquie, du Wurtemberg, et d'un délégué des principautés danubiennes sera permanente. C'est elle qui élaborera les règlements de navigation et de police fluviale et effectuera les travaux

nécessaires à la navigabilité sur tout le parcours du fleuve. Elle prendra en outre la succession de la Commission européenne, à l'expiration de ses pouvoirs qui ne sont que d'une durée de deux ans (article 18).

Enfin (article 19) chaque Puissance contractante est autorisée à avoir deux stationnaires aux embouchures du Danube.

Le Traité de Paris fut signé le 30 mars 1856.

Son article 15 applique à tout le Danube les principes posés par l'Acte final du Congrès de Vienne. « L'Acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs Etats, les Puissances contractantes stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes seront appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie. La navigation sur le Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir pour la sûreté des Etats séparés ou traversés par ce fleuve, seront conçus de manière à favoriser autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera

apporté aucun obstacle quel qu'il soit à la libre navigation. »

La Commission Européenne est créée. Elle aura à exécuter les travaux nécessaires à la navigation depuis Isaccea jusqu'à la mer et pour couvrir les frais que ces travaux occasionneront, elle pourra percevoir des droits fixes, tous les pavillons étant traités sur le pied de la parfaite égalité (article 16). L'article 17 institue la Commission riveraine sur la base du texte adopté par le Protocole du 27 mars 1856.

L'article 18 assigne une durée de deux ans à la Commission européenne ainsi qu'à la Commission riveraine pour l'élaboration des règlements de navigation et de police fluviale et pour la disparition des entraves à la navigation sur tout le cours du Danube.

Chaque Puissance contractante a droit à deux stationnaires aux embouchures (article 19).

Ainsi le Danube, qui, en droit, depuis l'Acte de Vienne de 1815, devait être libre et international, ne l'a été, en fait, que depuis le Traité de Paris.

Le Congrès de Vienne avait en effet renoncé à comprendre expressément le Danube dans le cercle de ses délibérations, la Turquie, alors maîtresse du cours du fleuve depuis la frontière austro-hongroise jusqu'aux embouchures, n'étant pas représentée au Congrès. Ce n'est que plus tard que la paix d'Andrinople fit passer les bouches du Danube sous la domination russe.

Avant la conclusion du Traité de Paris, sur tout le

cours du fleuve les règlements de navigation étaient fixés, séparément pour les divers parcours, par des conventions spéciales d'Etat à Etat.

Un tel état de choses, fort préjudiciable aux intérêts du commerce et de la navigation, cessa avec le Traité de 1856 qui admit la Turquie au Concert Européen. De plus, par la rétrocession des bouches à ce pays, la Russie se trouva éliminée du nombre des Etats riverains.

Le Danube devient donc international, et sera désormais un cours d'eau conventionnel.

En exécution du Traité de Paris, divers traités annexes furent signés par la suite, en particulier celui du 19 juin 1857, passé en vertu de l'art. 20 du traité du 30 mars 1856, entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Russie et la Turquie, et relatif à la délimitation des frontières de la Bessarabie, à l'île des Serpents et au Delta.

D'autre part, le 7 novembre 1857, fut élaboré, à Vienne, par les Etats qui devaient faire partie de la Commission riveraine du Danube, un Acte de navigation qui favorisait surtout les grandes sociétés de navigation autrichiennes, déjà en ce moment en possession du monopole de la navigation sur le Bas-Danube, en réservant aux navires des Etats riverains la navigation entre les ports du fleuve.

Ce règlement souleva de vives protestations de la part des Etats non-riverains qui y voyaient, à juste

titre, une violation des principes établis par le Congrès de Vienne, sur le traitement égal à accorder aux pavillons de toutes les nations.

L'Acte de Navigation du 7 novembre 1857 ne fut pas ratifié par les Puissances et ne fut jamais mis en application et, lorsqu'en 1858, à la Conférence de Paris, relative à l'organisation des Principautés roumaines l'Autriche proposa la dissolution de la Commission européenne du Danube, en application de l'article 18 du Traité de Paris de 1856, sa demande fut défavorablement accueillie par la France, la Grande-Bretagne, la Russie, la Sardaigne et la Turquie. Ces puissances admirèrent, dans un Protocole du 19 août 1858, que la Commission ne pourrait avoir terminé sa mission dans un délai de deux ans et que ses pouvoirs devaient être prolongés jusqu'à leur achèvement.

L'acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube du 2 novembre 1865.— L'acte public signé à Galatz le 2 novembre 1865, détermine les conditions matérielles de la navigation danubienne, son régime administratif, le tarif des droits de navigation à percevoir, les dispositions sanitaires applicables aux embouchures du Danube et le bénéfice de la neutralité accordé aux ouvrages et établissements de la Commission européenne.

Cet acte fut d'ailleurs mis par la suite en harmonie avec les dispositions du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, par l'Acte additionnel du 28 mai 1881.

En 1866, des Conférences furent tenues à Paris relativement aux Principautés danubiennes et à la navigation du Danube. Leur but était de sanctionner l'Acte Public du 2 novembre 1865. Lors de celles-ci, à la séance du 2 mai 1866, l'Italie, la France et la Russie se montrèrent favorables au projet de Lord Cowley qui prévoyait la prolongation jusqu'à Braïla des pouvoirs de la Commission européenne. Plus tard d'ailleurs, le 17 mai 1866, l'Italie et la Prusse devaient apporter des réserves à leur approbation du 2 mai.

A la suite de la guerre franco-allemande de 1870, la Russie profita des circonstances et décida, par une circulaire de Gortchakoff du 29 octobre 1870, d'annuler les engagements auxquels elle avait été obligée de souscrire par le Traité de Paris. Le prince de Bismarck proposa alors la réunion d'une Conférence où la circulaire russe serait examinée par les Puissances signataires dudit Traité. Cette Conférence se réunit à Londres en 1871. Lors des réunions préliminaires, la Grande-Bretagne, qui aurait désiré une prolongation indéfinie des pouvoirs de la Commission européenne du Danube, proposa à la séance du 3 février 1871, à laquelle le délégué français n'assistait pas, d'étendre sa compétence jusqu'à Braïla et de prolonger ses pouvoirs pour une période de vingt six ans à partir du 24 avril 1871.

Lors de la séance du 13 mars, les pouvoirs de la Commission ne furent prolongés que de douze années, quant à leur extension jusqu'à Braïla, cette question fut écar-

tée en raison de l'opposition de la Turquie, de la Russie et de l'Allemagne.

Finalement, le résultat de ces négociations fut la signature, le 13 mars 1871, d'un traité portant modifications au Traité de Paris du 30 mars 1856.

Le Traité de Londres du 13 mars 1871.— L'article 4 de ce traité prolongeait les pouvoirs de la Commission européenne d'une durée de douze années à partir du 24 août 1871. De plus (article 7) ses ouvrages et établissements, étaient déclarés neutres, et la Turquie obtenait le droit de faire pénétrer des bâtiments de guerre sur le Danube. En outre, le Traité de Londres, ne maintenait pas la neutralité de la Mer Noire.

Le traité de Berlin du 13 juillet 1878.— A la suite de la guerre russo-turque de 1877, des préliminaires de paix furent signés à San-Stefano le 13 février 1878 et servirent de base, lors de la discussion du traité de Berlin du 13 juillet 1878.

Aux termes de ce traité, toutes les forteresses ou fortifications sur le Danube, en aval des Portes de Fer et jusqu'aux embouchures seront rasées et il ne pourra plus en être élevé de nouvelles. Aucun bâtiment de guerre ne pourra naviguer en aval des Portes de Fer, réserve faite des bâtiments de police et de douane. Les stationnaires ne pourront remonter en amont de Galatz (article 52). L'article 53 prévoit l'admission de la Roumanie la Commission européenne qui exercera désormais ses

fonctions jusqu'à Galatz. Un an avant l'expiration du terme fixé à la durée de la Commission, les Puissances se mettront d'accord pour une nouvelle prolongation (art. 54).

Il paraissait en outre opportun d'étendre en amont de Galatz et jusqu'aux Portes de Fer, les règlements mis en vigueur par la Commission européenne sur le Bas-Danube. Aussi l'article 55 du traité de Berlin confie le soin d'établir les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes de Fer jusqu'à Galatz, à la Commission européenne du Danube assistée des délégués des Etats riverains afin de mettre en harmonie ces règlements avec ceux qui régissent le fleuve de Galatz à la mer.

Enfin (article 57) l'Autriche effectuera les travaux nécessaires aux cataractes et aux Portes de Fer et elle pourra percevoir une taxe provisoire pour couvrir ses frais.

Le Traité de Paris de 1856 avait enlevé la Bessarabie à la Russie et l'avait attribuée à la Roumanie. Par le Traité de Berlin, la Russie recouvre la Bessarabie et redevient riveraine du bras de Kilia, la Roumanie conservant par contre le territoire des bouches de Soulina et de Saint-Georges ainsi que la Dobroudja du Sud.

En ce qui concerne le mandat donné à l'Autriche-Hongrie par l'article 57 du Traité de Berlin, il est à coup sûr étonnant — cet Etat n'étant pas riverain aux Portes de Fer — D'autre part, ce traité qui contenait

beaucoup de dispositions intéressantes. laissait cependant subsister une grave lacune. Son article 55 chargeait bien la Commission européenne d'établir un règlement de navigation et de police fluviales, mais il ne contenait aucune stipulation touchant l'autorité qui serait chargée de l'appliquer. Une telle négligence devait, par la suite, soulever bien des difficultés.

Au cours de l'année 1878, la Commission européenne chargea un Comité formé des délégués des Puissances riveraines d'élaborer un avant-projet de règlement pour la partie du Danube « Portes de Fer-Galatz ». Le Comité présenta le « Projet Autrichien ».

Ce projet prévoyait pour l'application du règlement la constitution d'une « Commission Mixte » formée des représentants des Etats riverains du fleuve entre les Portes de Fer et Galatz et présidée, avec voix prépondérante en cas de partage, par l'Autriche-Hongrie. La Commission exercerait son autorité par l'intermédiaire des inspecteurs et des sous-inspecteurs de la navigation ainsi que par les Capitaines de port. En somme elle se substituait aux autorités locales puisqu'elle contrôlait également toutes les constructions nouvelles édifiées dans les ports.

L'avant-projet autrichien souleva de vives résistances de la part des riverains et principalement de la Roumanie.

La proposition Barrère essaya de calmer ces inquiétudes en reconnaissant à la fois le principe de la souve-

raineté nationale des riverains et l'importance que conféraient à l'Autriche-Hongrie, sa situation de riveraine du Haut-Danube et sa dignité de grande Puissance.

A cet effet, elle confia l'exécution du Règlement de Police et de Navigation à une Commission Mixte, présidée par l'Autriche-Hongrie comprenant un délégué de chacun des états suivants : Serbie, Bulgarie, Roumanie, et un représentant de la Commission européenne, nommé par elle pour une durée de six mois suivant l'ordre alphabétique des Puissances. Ainsi, si le délégué de la Commission européenne se trouve être celui d'un Etat déjà représenté au sein de la Commission Mixte, cet Etat se trouvera bénéficiaire de deux voix.

La proposition Barrère prévoyait aussi que les pouvoirs de la Commission Mixte auraient une durée égale à ceux de la Commission européenne et que ses décisions devraient être prises à la majorité des voix. Les frais d'administration seraient à la charge des Etats représentés et dans les proportions suivantes : Autriche-Hongrie 4/10. — Roumanie 4 10. — Bulgarie 1/10 et Serbie 1/10.

Les Inspecteurs et Sous-Inspecteurs de la navigation ainsi que les Capitaines de port, chargés de veiller à l'application du règlement, seront sous les ordres de la Commission Mixte. Toutefois, les Capitaines de port seront choisis et rétribués par les riverains.

L'appel des décisions des agents de la police fluviale pourra être porté devant la Commission Mixte qui statuera en dernier ressort.

Le siège de la Commission sera tixé à Giurgiu. Au projet autrichien et à la proposition Barrère, la Roumanie opposa un projet attribuant l'exécution du Règlement de Police et de Navigation à une Commission de surveillance formée de deux délégués de la Commission européenne, nommés suivant l'ordre alphabétique des Puissances et d'un délégué pour chacun des trois Etats : Bulgarie, Serbie, Roumanie. Toutefois, celle-ci ne pourra réunir deux voix à la Commission de surveillance, dont la présidence serait attribuée à l'un des deux délégués de la Commission européenne élu à la majorité des voix.

Comme la proposition Barrère, le projet roumain attribuait à la Commission de surveillance des pouvoirs de durée égale à ceux de la Commission européenne.

Ce sera la Commission de surveillance qui nommera l'Inspecteur de la navigation. Elle donnera en outre des instructions, par l'entremise du délégué de l'Etat respectif, à tous les agents de la police fluviale et elle jugera en appel tous les litiges dont elle aura été saisie.

Les décisions seront prises à la majorité des voix, sans pouvoir toutefois imposer à un Etat riverain, des obligations ou des charges nouvelles auxquelles il n'aurait pas préalablement consenti. Les frais d'administration seront à la charge des riverains dans les proportions suivantes : Roumanie 4/7 — Bulgarie 2/7 et Serbie 1/7. Ce seront les riverains qui nommeront les sous-inspecteurs de la navigation ainsi que les capi-

taines de port, et l'appel contre leurs engagements pourra être porté soit devant la Commission Mixte soit devant la Cour d'appel de la juridiction locale.

La Conférence de Londres de 1883. — En 1882, un an avant l'expiration des pouvoirs de la Commission européenne, la Grande-Bretagne prit l'initiative de convoquer à Londres une Conférence qui discuterait de la prorogation des pouvoirs de cette Commission et de leur extension jusqu'à Braïla ainsi que de l'application de l'article 55 du Traité de Berlin relatif au Règlement de police et de navigation applicable entre les Portes de Fer et Galatz. — la Commission européenne n'ayant pu aboutir à aucune décision tant sur ce Règlement lui-même que sur le choix de l'autorité qui serait appelée à l'appliquer. En attendant la réunion de cette Conférence, la diplomatie austro-hongroise s'évertua à amener la Roumanie à accepter la proposition Barrère : l'Autriche-Hongrie voulant absolument un représentant au sein de la Commission Mixte, n'ayant qu'une confiance très limitée dans l'impartialité des autorités territoriales des Etats riverains. L'exécution du Règlement de Police et de Navigation ne pouvait donc être confiée, à son avis, qu'à la Commission Mixte. A ces prétentions, le Gouvernement roumain répondait que les actes de navigation de l'Escaut, de l'Elbe et du Rhin n'enlevaient nullement aux riverains l'exercice de la police fluviale. Et d'autre part, selon les principes généraux du droit international, c'est aux puissances rive-

raines seules qui détiennent la souveraineté sur les rives d'un fleuve, qu'appartient le droit de régler la navigation sur ce fleuve.

La Roumanie fut invitée à la Conférence de Londres à titre consultatif. Celle-ci, considérée en effet comme la continuation du Traité de Berlin auquel la Roumanie n'avait pas participé, on s'était arrêté, sur l'instigation de l'Autriche-Hongrie, à cette solution. La Roumanie déclina alors l'invitation et fit toutes réserves, protestant par avance contre les décisions qui seraient ainsi prises sans son assentiment. Il est d'ailleurs assez paradoxal que les deux riverains du Bas-Danube — nous exceptons la Bulgarie encore sous la suzeraineté turque — la Serbie et la Roumanie n'aient été admis qu'avec voix consultative à une Conférence qui devait précisément prendre une décision sur un règlement applicable dans leurs eaux territoriales.

Lors de la Conférence de Londres, on approuva à l'unanimité l'extension des pouvoirs de la Commission européenne jusqu'à Braïla ainsi que le droit pour l'Autriche-Hongrie d'être représentée à la Commission Mixte. On adopta également le Règlement de navigation et de police fluviales pour le secteur Portes de Fer-Galatz.

L'Autriche-Hongrie toutefois, consentit à faire quelques concessions. C'est ainsi qu'elle renonça au principe de sa double représentation au sein de la Commission Mixte à la condition que la Roumanie adopterait la

même attitude. Elle admit de même la nomination et la rétribution par les Riverains des sous-inspecteurs de la navigation.

Quant à la Russie, elle demanda, en échange de son acceptation de la prorogation et de l'extension des pouvoirs de la Commission européenne, que la branche de Kilia fût désormais soustraite à l'autorité de celle-ci du Tchatal d'Ismaïl à la mer. La Russie parvenait donc de nouveau à ses fins : elle redevenait riveraine du bras de Kilia, alors que jusqu'ici elle se heurtait à l'autorité de la Commission européenne.

Cette concession faite à la Russie, on chercha toutefois à entraver le plus possible son influence sur le Bas-Danube. C'est ainsi que l'on spécifia que pour la partie de la branche de Kilia, commune à la Russie et à la Roumanie, les Règlements relatifs au Bas-Danube, élaborés par la Commission Européenne, y seraient appliqués par un Comité mixte russo-roumain. Les agents de la Commission auraient en outre libre accès à ce bras et lorsque des travaux devraient y être entrepris, communication des plans en serait donnée à celle-ci. De même les tarifs des péages que la Russie déciderait de percevoir, lui seraient communiqués.

Après de nombreuses discussions mettant aux prises à la fois les ambitions autrichiennes russes, et anglaises, on finit par tomber d'accord sur la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne : ceux-ci seraient prolongés de 21 ans à partir du 21 avril

1883 et à l'expiration de ce délai de 3 en 3 ans par tacite reconduction sauf dénonciation par l'une des Puissances signataires, un an avant l'expiration de chaque délai.

Enfin, le Traité de Londres du 10 mars adoptait la Règlement de Navigation du 2 juin 1882 et le déclarait applicable au Danube depuis les Portes de Fer jusqu'à Braïla — le traité de Londres ayant lui-même étendu les pouvoirs de la Commission européenne jusqu'à cette ville.

Bien que signé, le Traité de Londres n'arrivait pas au résultat cherché, puisqu'il y manquait l'adhésion de la Roumanie. Les Puissances contractantes avaient usé d'un stratagème : en n'accordant pas voix délibérative à la Roumanie à la Conférence de Londres, elles étaient sûres d'obtenir l'unanimité requise pour les décisions internationales. L'Autriche-Hongrie redoutait en effet l'opposition de la Roumanie au projet de Règlement de Navigation et de Police et l'Allemagne, dont le Gouvernement était aux mains du parti agraire qui redoutait la concurrence des blés du Bas-Danube, appuya naturellement l'Autriche dans cette circonstance.

Malgré les concessions, d'ailleurs plus apparentes que réelles, faites par la Monarchie dualiste, malgré également la transaction Barrère, la Roumanie demeura irréductible. Il faut d'ailleurs reconnaître qu'elle avait parfaitement raison de protester contre la présence de l'Autriche-Hongrie à la Commission Mixte, car celle-ci

n'était pas riveraine du fleuve sur toute la partie de son cours comprise entre les Portes de Fer et Braïla. D'ailleurs pour le Haut-Danube, elle s'était entendue directement avec les Etats allemands riverains et n'avait pas fait appel aux Etats du Bas-Danube. Les prétendus intérêts commerciaux autrichiens sur cette partie du fleuve n'étaient pas suffisants pour y faire naître à son profit un droit de souveraineté.

Le Ministre des Affaires étrangères de Roumanie, M. D. Sturza, l'écrivait lui-même dans une lettre à l'envoyé extraordinaire de Roumanie à Londres, datée du 24 mai 1883 « l'Autriche-Hongrie ne peut faire partie de la Commission Mixte qu'à titre de mandataire de l'Europe ».

On espérait, en donnant simple voix consultative à la Roumanie, arriver à lui faire accepter le Règlement de Navigation et on pensait qu'elle se laisserait intimider par les grandes Puissances. Comme l'a écrit Franz von Holzendorff : « Un principe tout neuf fut inauguré dans la politique internationale, en vertu duquel les grandes Puissances s'accordent entre elles, sur le domaine fluvial d'un autre Etat, des privilèges qui ne sont justifiés sur aucune autre base que sur celle des intérêts politiques. »

Les grandes Puissances se trompèrent dans leur calcul, car non seulement la Roumanie n'accepta pas la Règlement annexé au Traité de Londres, mais encore elle s'éleva vivement contre l'extension des pouvoirs de la Commission européenne jusqu'à Braïla.

Le Traité de Londres et le Règlement allaient donc, par suite de son opposition, rester lettre morte. La seule disposition qui reçut application fut le retrait de la branche de Kilia de l'autorité de la Commission européenne.

Après 1883, et jusqu'à la guerre mondiale, aucun traité ni aucune conférence internationale ne traitèrent du Danube. Les deux antagonistes : Russie et Autriche-Hongrie, s'entendirent pour ne plus s'épuiser en luttes stériles qui donnaient alternativement satisfaction à l'une ou à l'autre. De rivales, elles devinrent complices pour étendre insidieusement leur prépondérance sur le Bas-Danube.

En fait, l'Autriche-Hongrie jouissait d'une situation privilégiée aux Portes de Fer, et la Russie, maîtresse du bras de Kilia, prétendait, par l'importation de pêcheurs Lipoveni, faire reculer peu à peu la frontière roumaine¹.

Vint ensuite la guerre de 1914. En 1916, la Roumanie se rangea aux côtés des Alliés mais bientôt vaincue elle se vit imposer le Traité de Bucarest du 7 mai 1918.

Le Traité de Bucarest. — Aux termes de celui-ci (Chapitre VI, articles 24 à 28) la Roumanie concluait avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et la Turquie, un nouvel Acte de Navigation sur le Danube depuis

(1) En 1916 même, et bien qu'alliée de la Roumanie, elle avait installé sur le Delta des bureaux de poste ainsi que des bureaux d'études hydro-techniques et commencé des travaux sur les branches du fleuve qui témoignaient d'une intention d'occupation définitive de ces régions.

le point où il devient navigable jusqu'à Soulina.

Cet acte devait être élaboré à Munich aussitôt après la ratification du Traité de Paix.

L'article 24 de la Paix de Bucarest institue la « Commission des Bouches du Danube ». A cette Commission seront représentées : la Bavière, le Wurtemberg, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie la Serbie, la Bulgarie, la Roumanie, la Turquie et éventuellement la Russie. Cette Commission, qui aura les mêmes pouvoirs que la Commission européenne étendra sa compétence de Braïla à tous les bras et embouchures du Danube ainsi qu'aux parages contigus de la Mer Noire. En attendant sa constitution, les délégués d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de Roumanie et de Turquie s'installèrent à Braïla jusqu'à l'armistice de 1918. A ce moment le délégué roumain se trouva seul pour administrer les bouches du Danube en attendant que les Traités de Paix eussent fixé le nouveau statut du fleuve.

La Roumanie devait en outre garantir aux navires de toutes les Puissances contractantes la libre circulation sur la partie roumaine du Danube, et elle ne pouvait percevoir sur les bâtiments ainsi que sur les marchandises transportées aucune taxe établie du fait de la navigation sur le fleuve ni aucune taxe autre que celles admises par le nouvel acte de navigation.

La taxe de 1/2 % perçue en Roumanie devait être supprimée pendant les cinq années qui suivraient la ratification du traité et après sa mise en vigueur, les

taxes prévues par cet acte devaient être les seules à être perçues sur les marchandises exportées ou importées par les ports.

En ce qui concerne les Portes de Fer, le régime hongrois est consolidé. La Roumanie, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie ont le droit de faire naviguer des bâtiments de guerre sur le Danube, en aval jusqu'à la mer et en amont jusqu'à leur frontière supérieure. En outre, les Puissances représentées à la « Commission des Bouches du Danube » peuvent avoir deux stationnaires qui navigueront librement entre Braila et la mer.

Le régime juridique et politique du fleuve est d'ailleurs complété par la *Convention de navigation du Danube* qui constitue la troisième partie de la *Convention spéciale* intervenue entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et la Roumanie.

Aux termes de l'article 1^{er} de cette Convention de navigation, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie s'assurent un traitement égal à celui de la Roumanie pour les navires, les armateurs et les cargaisons.

Par l'article 2, les Puissances contractantes se reconnaissent la jouissance publique des rives de leurs territoires, des ports, des lieux de chargement et elles prévoient des affermage réciproques de terrains sur les berges du Danube. Mais le § C de cet article impose à la Roumanie des conditions d'affermage unilatérales au profit des deux autres pays. « Le Gouvernement

de la Roumanie mettra à la disposition des entreprises de navigation fluviale allemandes, autrichiennes et hongroises, transportant régulièrement des personnes et des marchandises, par bail à ferme de 30 ans, des terrains propres à la construction de magasins, bureaux, quais d'embarquement, dépôts et installations de chargement et de transbordement, ateliers de réparations, dépôts de charbon, etc., et les voies ferrées nécessaires à ces exploitations. »

Suivant le § D du même article, la Roumanie devra régler ces questions aussitôt après la ratification du traité et elle invitera les commissaires des gouvernements allemand, autrichien et hongrois à prendre part à ces travaux, pour qu'ils pussent soutenir les intérêts de leurs sociétés de navigation. Le § F stipulait en outre qu'aussi longtemps que la Roumanie vendrait l'excédent de sa production de céréales aux empires centraux, l'Allemagne exploiterait les élévateurs à céréales et à charbon qu'elle a établis dans les ports de Calafat, Corabia, Turnu-Magurele, Giurgiu et Oltenitza.

La Roumanie affermera à l'Allemagne le port de Giurgiu, suivant un bail à ferme conclu pour une période de 40 années et moyennant un loyer annuel de 8.000 lei. L'Allemagne pourra, à ses frais, agrandir le port d'hivernage.

Elle afferma également à l'Autriche le chantier de Turnu-Severin par un bail de 30 ans et contre une redevance annuelle de 1.000 lei avec exemption des

droits de douanes pour tous matériaux nécessaires à l'exploitation de ce chantier.

Comme on peut en juger, les Empires centraux avaient réussi à assurer leur domination sur le Danube. Mais heureusement, le traité de Bucarest, ne devait avoir qu'une durée éphémère. Sans la victoire des Alliés, la Roumanie se serait trouvée asservie à l'Allemagne et à l'Autriche-Hongrie qu'elle aurait approvisionnée en céréales et dont elle aurait absorbé tout le surplus de production industrielle.

D'ailleurs, dès le 3 juillet 1918, la Conférence parlementaire internationale, réunie à Londres, « prit acte de la solennelle protestation des gouvernements alliés contre le traité imposé à la Roumanie par les Puissances centrales et affirma que la navigation sur le Danube intéressait l'Europe entière ».

La fin de la guerre et l'Armistice de 1918. — Vers la fin de l'année 1918, l'armée française d'Orient ayant atteint le Danube, le général Franchet d'Esperey, commandant en chef, entreprit immédiatement d'utiliser le fleuve comme voie de communication. A cet effet, il créa le *Service de la navigation du Danube*.

L'amiral anglais Troubridge, mis à la tête de ce service installé à Belgrade, eut pour mission de rassembler tous les moyens de navigation sur le fleuve et de les répartir entre les différentes armées opérant le long de son cours.

Plus tard, le service de la navigation se scinda en

« Commandement militaire du Haut-Danube » et en « Commandement militaire du Bas-Danube ». Mais les besoins militaires satisfaits, le Danube servit au ravitaillement des Etats riverains. C'est ainsi qu'en 1919, une Convention fut signée entre la Tchéco-Slovaquie et le Commandement militaire du Haut-Danube pour permettre le ravitaillement, principalement en essence provenant de Braïla, de ce pays.

En mai 1919, le Danube se trouva administré par la « Commission interalliée du Danube » composée d'un délégué des marines de guerre anglaise, française et italienne sous la présidence d'un amiral anglais. Plus tard, elle fut complétée par un délégué des Etats-Unis d'Amérique et par un délégué de chacun des Etats riverains : Roumanie, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, et Tchéco-Slovaquie.

Aux termes de l'article 300 du traité de Saint-Germain (10 septembre 1919) avec l'Autriche la Commission interalliée devait assurer, jusqu'à leur répartition définitive, le contrôle des navires de propriété contestée et leur exploitation dans l'intérêt général soit directement soit par l'intermédiaire d'un organe local quelconque. Elle devait également, d'après l'article 288 du traité de Trianon (4 juin 1920) avec la Hongrie, veiller à l'emploi des installations et du matériel destinés à l'exécution et à l'entretien des travaux aux Portes de Fer.

Mais, l'occupation militaire devenant de jour en jour

moins importante dans les pays danubiens, la Conférence des Ambassadeurs, décida en mai 1920, bien que tous les traités de paix ne fussent pas encore signés, d'en appliquer, par anticipation, les clauses danubiennes. Aussi au mois de juin, la Commission interalliée fut remplacée par la Commission internationale du Danube. Celle-ci devait assurer provisoirement l'administration du fleuve jusqu'à ce qu'un statut définitif du Danube eût été établi par une Conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées, qui devait se réunir à Paris le 2 août 1920 et terminer ses travaux le 21 juillet 1921.

Le traité de Versailles du 28 juin 1919. — Avant la guerre, le régime danubien manquait d'uniformité. D'Ulm à la mer Noire, la navigation ne se trouvait pas soumise à moins de 8 règlements différents : règlements de la Commission européenne, russe, roumain, bulgare, hongrois, autrichien, bavarois et enfin celui du secteur des Portes de Fer.

Le traité de Versailles, dont les dispositions relatives au Danube ont d'ailleurs été reprises par les traités de Saint-Germain, de Neuilly et de Trianon, apporta beaucoup de clarté et de simplification dans toute cette réglementation disparate.

Son article 331 déclare le Danube international depuis Ulm, ainsi que les canaux ou chenaux qui le doubleraient ou l'amélioreraient.

L'article 332 établit l'égalité des pavillons sur les

voies d'eau internationales et il ne permit aux navires allemands d'exécuter, par lignes régulières, le transport des passagers et des marchandises entre les ports d'une Puissance alliée ou associée, qu'avec l'autorisation spéciale de celle-ci.

Des taxes susceptibles de varier avec les différentes sections du fleuve pourront être perçues pour couvrir les frais d'entretien ou d'amélioration de la navigabilité ou des dépenses faites dans l'intérêt général de la navigation. Ces taxes devront être établies de façon à ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison à moins de soupçon de fraude (art. 333). L'article 334 règle le transit des voyageurs, bateaux et marchandises. Si les deux rives appartiennent au même Etat, les marchandises pourront être mises sous scellés; lorsqu'au contraire son cours formera frontière entre deux pays, les marchandises et les voyageurs en transit seront exempts de toute formalité douanière.

Aux termes de l'article 335, les Riverains pourront prélever des droits de douane, d'octroi ou des taxes pour l'usage de l'outillage des ports. Mais ces droits ne se confondront pas avec la taxe de navigation prévue à l'article 333.

Chaque Etat riverain sera tenu de prendre toutes mesures nécessaires pour que le fleuve soit en bon état et que la navigation n'y soit pas entravée. Au cas où celui-ci ferait preuve de négligence à cet égard tout Etat riverain ou représenté à la Commission

internationale pourra en appeler à la juridiction instituée à cet effet par la Société des Nations (art. 336). Il en serait de même si un riverain entreprenait des travaux de nature à gêner la navigation (art. 337).

L'article 338 stipule que le régime instauré par les articles 332 à 337 n'est que provisoire et disparaîtra dès qu'une Convention générale des voies navigables internationales sera intervenue entre les Puissances alliées et associées et approuvée par la Société des Nations.

En outre l'Allemagne devra céder aux Puissances alliées et associées les remorqueurs et les bateaux nécessaires pour la reprise du trafic sur le fleuve. Des arbitres, désignés par les Etats-Unis d'Amérique, en fixeront le nombre et le tonnage et procéderont à leur répartition en prenant pour bases les besoins des riverains, établis d'après le trafic moyen des cinq années précédant la guerre. Les navires ainsi cédés seront choisis parmi les plus récents de construction et en bon état. Ces cessions donneront lieu à une indemnité, fixée par l'arbitre, et qui sera prélevée sur les sommes que l'Allemagne doit, à titre de réparations, aux Puissances alliées et associées.

L'article 346 rétablit la Commission européenne dans les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre, toutefois elle ne sera composée que des délégués de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Roumanie.

Un organisme nouveau est créé par l'article 347 :

la Commission internationale du Danube qui sera compétente depuis Ulm jusqu'au point où commence la juridiction de la Commission européenne.

Cette Commission sera composée de deux délégués des Etats allemands riverains et d'un représentant pour chacun des autres riverains et des Etats non riverains représentés à la Commission européenne (France, Italie et Grande-Bretagne). Elle se réunira dès la mise en vigueur du traité de paix et assumera provisoirement l'administration du fleuve jusqu'à ce qu'un Statut définitif du Danube soit adopté (art. 348).

L'article 350 met fin au mandat accordé par l'article 57 du traité de Berlin du 13 juillet 1878, à la Hongrie pour l'exécution des travaux aux Portes de Fer. La Commission chargée de cette partie du fleuve opérera le règlement des comptes et, le cas échéant, continuera la perception des taxes établies.

Si la Tchéco-Slovaquie, la Serbie ou la Roumanie entreprennent des travaux d'amélioration ou d'aménagement du fleuve sur une partie de son cours formant frontière avec un autre Etat, elles pourront se servir de la rive opposée pour les mener à bien (art. 351).

Enfin l'article 352 oblige l'Allemagne à toutes restitutions, réparations ou indemnités vis-à-vis de la Commission européenne pour les dommages subis par elle pendant la guerre.

En outre, au cas où le canal Rhin-Danube serait construit, l'Allemagne s'engage à lui appliquer le régime prévu par les articles 332 à 338.

Le Traité de Versailles avait donc codifié le régime des fleuves internationaux, mais faute de temps, il avait dû prévoir, à l'article 347, qu'une Convention générale viendrait régler, d'une manière définitive, le droit moderne des voies d'eau internationales. Cette Commission serait placée sous les auspices de la Société des Nations et les Puissances ex-ennemies pourraient y participer.

Une Commission d'études se réunit à Paris dès la signature du traité de Versailles et prépara le travail de la future Conférence — Conférence générale des Communications et du Transit de Barcelone — qui a établi par la Convention du 20 avril 1921 le statut des voies navigables internationales.

La Convention de Barcelone. — La Convention de Barcelone range les voies d'eau internationales en deux catégories : celles d'intérêt international placées sous le contrôle de Commissions où siègent des Etats non riverains et celles d'intérêt commun dont l'administration est abandonnée aux riverains.

Son article premier décide que seront considérées comme voies navigables internationales toutes celles qui traversent plusieurs Etats ou relient à la mer une voie d'eau les séparant ou les traversant.

L'article 3 accorde le libre exercice de la navigation sur ces voies internationales. Tous les pavillons y seront traités sur le pied de la plus parfaite égalité.

Aux termes de l'article 5, le cabotage entre les ports

d'un même Etat est réservé aux navires nationaux; il est stipulé toutefois que pour certains fleuves, dont le Danube, seuls les transports locaux de voyageurs ou de marchandises indigènes pourront être assurés par les riverains. Ceux-ci conservent d'ailleurs leurs droits de police, de douane et leurs règlements sanitaires sur les portions de fleuves qui les séparent ou les traversent. L'article 7 interdit la perception de taxes d'aucune espèce autres que celles destinées à couvrir les travaux entrepris pour assurer la navigabilité du fleuve.

Dans tous les ports situés sur une voie navigable d'intérêt international, tous les Etats jouiront du même régime que les nationaux en ce qui concerne l'utilisation de l'outillage.

L'article 10 interdit aux riverains toutes mesures susceptibles de nuire à la navigabilité du fleuve et chacun d'entre eux devra assurer l'entretien régulier de la portion qui le traverse. Toutefois le § 5 stipule que pour le Danube en particulier, c'est à la Commission internationale qu'il appartiendra de décider des travaux à exécuter.

Enfin l'article 22 prévoit la conciliation et l'arbitrage pour les différends internationaux relatifs aux transports en adressant les parties soit à la Commission consultative et technique des Communications et du Transit instituée auprès de la Société des Nations, soit à la Cour permanente de Justice internationale de la Haye.

La Convention de Barcelone a ainsi établi le principe fondamental de la liberté de navigation et de l'égalité des pavillons, déjà prévu par l'Acte final du Congrès de Vienne. Toutefois, sur la demande des Puissances de la Petite Entente, qui craignaient de voir réapparaître la concurrence des compagnies de navigation austro-hongroises, le principe de l'égalité des pavillons subit une sérieuse atteinte par la réserve du cabotage local aux navires nationaux.

La Convention de Barcelone, prévue par l'article 338 du traité de Versailles, s'élaborant en même temps que le Statut du Danube établi conformément à l'article 348 du même traité, on a pu se demander, en cas de divergences entre les règles posées par la Conférence de Barcelone et celles inscrites dans le Statut, lesquelles devraient s'appliquer à ce fleuve. La question a été posée à la Conférence de Paris réunie pour fixer le statut du Danube et il a été admis que celui-ci serait régi par son statut particulier, mais qu'au cas où une règle plus libérale se trouverait établie par la Convention générale de Barcelone sur un point particulier, ce serait celle-ci qui s'appliquerait sur ce point.

Le Statut du Danube du 23 juillet 1921.— L'article 348 du Traité de Versailles et les articles correspondants des autres traités de paix avaient stipulé que le régime du Danube serait fixé par une Conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées et qui

devrait se réunir dans un délai d'un an à dater de la mise en vigueur du traité de Versailles.

Cette Conférence, à laquelle des délégués des Puissances ex-ennemies furent admis à titre consultatif, fut convoquée à Paris en août 1920. La Belgique, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, la Roumanie, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, et la Tchéco-Slovaquie y furent représentés ainsi que l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie et la Hongrie.

Le statut spécial du Danube, signé à Paris le 23 juillet 1921, applique le principe de la libre navigation et de l'égalité des pavillons, au Danube depuis Ulm jusqu'à la mer, à la Morava et à la Thaya dans la partie de leurs cours commune à l'Autriche et à la Tchéco-Slovaquie, à la Drave depuis Barcs, à la Tisza depuis l'embouchure du Szamos, au Maros depuis Arad, ainsi qu'aux canaux qui les doubleraient ou qui réuniraient deux sections de ces cours d'eaux.

La liberté de la navigation sera assurée par la Commission européenne sur le Danube maritime et par la Commission internationale sur le restant du réseau.

La Commission européenne qui exerce les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre sera composée des représentants de la France, de l'Italie, de la Grande-Bretagne et de la Roumanie. Toutefois, tout Etat européen qui justifiera d'intérêts commerciaux et maritimes suffisants aux bouches du Danube pourra être admis à être représenté au sein de cette Commission sur une décision unanime des Puissances qui en font partie.

Elle sera compétente sur tout le cours du Danube depuis la mer jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale. Ses pouvoirs ne pourront prendre fin que par un arrangement conclu entre tous les Etats qui y sont représentés.

La Commission internationale constituée selon les dispositions de l'article 347 du traité de Versailles sera compétente d'Ulm à Braïla. Elle veillera à la libre navigation du fleuve et à ce que tous les pavillons jouissent des mêmes facilités en ce qui concerne l'outillage et les installations des ports. C'est elle qui établira le programme des grands travaux d'amélioration, celui des travaux annuels et d'entretien étant élaboré par les riverains et communiqué à la Commission.

Les travaux seront exécutés par les riverains dans les limites de leurs territoires respectifs; les frais des travaux d'entretien seront à leur charge, quant à ceux des travaux d'amélioration, ils pourront être couverts par la perception de taxes de navigation.

La Commission internationale nomme parmi elle un Comité exécutif qui est chargé du service courant.

Elle édictera les règlements de navigation et de police qui devront, autant que possible, être les mêmes sur tout le parcours du fleuve. Mais les riverains seront chargés de leur application sur leurs territoires et les infractions seront portées devant les juridictions locales compétentes.

La Commission est une véritable personne morale

du droit international. Elle a ses navires, son personnel, et son pavillon. Les membres sont couverts par l'immunité diplomatique.

Elle devra s'entendre avec la Commission européenne pour prendre toutes dispositions nécessaires de nature à assurer l'uniformité du régime du Danube dans toute la mesure où cela sera possible et utile. A cet effet, non seulement elles devront procéder à l'échange des informations documents et études susceptibles de les intéresser, mais elles pourront encore arrêter d'un commun accord certaines règles identiques concernant la navigation et la police du fleuve.

Enfin, l'article 42 du Statut prévoit que celui-ci pourra être révisé, dans un délai de cinq ans à dater de sa mise en vigueur, si les $\frac{2}{3}$ des Etats représentés en font la demande, en indiquant les dispositions qui leur paraissent susceptibles de révision. Celle-ci sera examinée dans une Conférence à laquelle tous les Etats signataires de la Convention du 23 juillet 1921 seront invités à participer.

Le statut du Danube est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1922.

Un régime d'ensemble est donc établi pour tout le cours navigable du Danube. C'est déjà là un grand progrès sur la situation d'avant-guerre. Toutefois, le statut n'est pas encore parfait — le fait d'avoir réservé tant dans la Convention de Barcelone que dans celle de Paris, le cabotage local aux ressortissants des Etats

riverains est une preuve de la persistance de vues économiques étroites en Tchéco-Slovaquie, en Serbie et en Roumanie. Nous comprenons très bien l'appréhension qu'éprouvent ces Etats de voir la suprématie des Compagnies de navigation austro-hongroise s'instaurer à nouveau sur le Bas-Danube. Mais enfin ces pays ont reçu, à titre de réparations, un matériel fluvial important. Il leur appartient donc de l'utiliser intelligemment et de combattre la concurrence tant redoutée, par une supériorité toute commerciale et non pas grâce à des entraves artificielles que les grandes Puissances ont eu la faiblesse de laisser subsister dans les traités de paix et les Conventions postérieures.

Quant à la seconde critique que l'on peut être tenté d'adresser à la Convention de Paris du 23 juillet 1921, c'est de n'être pas arrivée à uniformiser le régime danubien. Mais cette objection ne reposera pas longtemps sur une base sérieuse puisqu'il est prévu, dans le statut, que la Commission internationale succèdera à la Commission européenne le jour où celle-ci aura mené à bien la mission qui lui a été confiée.

Nous venons d'examiner brièvement les différents régimes du Danube depuis la fin du xvi^e siècle jusqu'à nos jours. Nous avons vu la lutte entre l'Autriche et la Russie donner l'avantage tantôt à l'une tantôt à l'autre, puis la création de la Commission européenne venant mettre fin à ces rivalités, et soustraire les bouches du Danube à la convoitise des deux Empires.

CHAPITRE III

LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE

La Commission européenne du Danube, créée par les articles 15 et 16 du traité de Paris du 30 mars 1856 pour assurer la libre navigation du fleuve en dégagant ses embouchures et les parties de mer avoisinantes est aujourd'hui, selon M. Demorgny, son ancien Secrétaire général, « la doyenne des institutions qui aident à établir entre les nations des relations d'amitié durables. Elle est aussi une des institutions les plus réussies et les plus utiles des temps modernes. Les résultats qu'elle a obtenus et ceux qu'elle poursuit encore établissent son autorité et sa situation d'une manière incontestable ».

Personne morale du droit international, véritable « sur-Etat fluvial » d'après Franz von Holtzendorff, la Commission exerce, à titre de mandataire de l'Europe et en vertu d'un mandat temporaire, une véritable souveraineté en toute indépendance de l'autorité territoriale de la Roumanie. Il faut reconnaître que ce pri-

vilège est unique dans l'histoire du droit international.

La Commission européenne était primitivement composée des délégués de la France, de l'Autriche-Hongrie, de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la Russie, de l'Italie et de la Turquie. Plus tard, le traité de Berlin du 13 juillet 1878 permit à la Roumanie d'y siéger. A l'heure actuelle, en exécution du traité de Versailles, seules la France, l'Angleterre, l'Italie et la Roumanie sont admises à y être représentées. Toutefois, l'article 41 du Statut du Danube a prévu que sa composition pourrait être élargie en stipulant « que tout Etat européen qui justifiera à l'avenir d'intérêts commerciaux, maritimes et européens suffisants aux embouchures du Danube pourra, sur sa demande, être admis à se faire représenter dans la Commission, sur une décision unanime prise par les Gouvernements qui y sont eux-mêmes représentés ».

C'est en vertu de ces dispositions, que, tout dernièrement, la Grèce et l'Allemagne formulèrent une demande d'admission à la Commission européenne. Il est vraisemblable que l'unanimité requise pour y donner suite, ne sera pas obtenue, il semble en effet que le Gouvernement roumain ne saurait consentir à un élargissement quelconque de la Commission européenne avant que le régime de cette institution eût été définitivement arrêté.

Le Statut du Danube de 1921 a donné à la Commission européenne le caractère de stabilité qui lui man-

quait jusqu'alors. L'article 7 stipule en effet « que les pouvoirs de cette Commission ne pourront prendre fin que par l'effet d'un arrangement international conclu entre tous les Etats représentés à cette Commission ». Toutefois les dispositions qui la régissent sont susceptibles de révision puisque l'article 42 de ce même statut prévoit « qu'à dater d'un délai de 5 ans à dater de sa mise en vigueur, le Statut du Danube pourra être révisé si les 2/3 des Etats signataires en font la demande, en indiquant les dispositions qui leur paraissent susceptibles de révision. Cette demande sera examinée dans une Conférence à laquelle tous les Etats signataires de la Convention de Paris du 23 juillet 1921 seront invités à participer ». En outre, au cas où la suppression de la Commission européenne serait décidée avant l'expiration du délai de cinq ans à partir duquel le Statut peut être révisé, les Gouvernements signataires de la Convention de Paris auront à s'entendre sur les conditions de révision du Statut que cette suppression entraînerait.

Etablie au début pour deux ans, les pouvoirs de la Commission européenne ont été prolongés en 1858, 1860 en 1871 de douze années et de 21 ans par le traité de Londres de 1883. Depuis l'expiration de cette période, ils se renouvellent par tacite reconduction de 3 en 3 ans à moins de renonciation un an avant la fin de chaque renouvellement, par l'une des Puissances représentées.

Le traité du 30 mars 1856 avait décidé que lorsque

la Commission aurait terminé la tâche qui lui avait été confiée, ses pouvoirs passeraient entre les mains de la Commission riveraine. C'est d'ailleurs exactement le contraire qui s'est produit et la Commission européenne, qui n'était qu'essentiellement temporaire, devint en fait une institution permanente.

Fonctionnement de la Commission européenne. —

La Commission siège à Galatz, où elle a son Hôtel administratif. Deux fois par an, en octobre et en mai, elle tient des séances plénières où elle prend des décisions sur les travaux opportuns pour assurer le bon entretien de navigabilité du fleuve, établit des règlements de police et de navigation et fixe le tarif des péages qu'elle est autorisée à percevoir. Lors de ces séances plénières la Commission se rend d'ailleurs très souvent à Soulina où elle examine l'état d'avancement des travaux ainsi que les obstacles nouveaux qui s'opposent à la navigation et écoute d'une oreille attentive et toujours bienveillante les doléances du commerce et de la navigation.

La présidence des sessions plénières ordinaires est exercée par tous les délégués à tour de rôle, suivant l'ordre alphabétique des Puissances représentées. Celle des sessions extraordinaires est dévolue au Président de la dernière session ordinaire.

C'est le président qui convoque les séances, prononce leur ouverture et leur clôture, dirige les débats, établit les décisions. Il surveille la rédaction des protocoles,

dirige le secrétariat et pendant la durée de la session signe la correspondance avec les autorités.

Pour les questions de forme, les décisions peuvent être prises à la majorité mais pour les questions de fond, l'unanimité est nécessaire. En outre les augmentations de taxes sur les navires de mer ne peuvent être votées que dans la session ordinaire qui suit celle durant laquelle elles ont été déposées.

Les délégués ne résident pas à Galatz, ils n'y viennent que pour les séances plénières. Dans l'intervalle de celles-ci, ils sont remplacés par des délégués suppléants chargés de l'administration de la Commission et qui se réunissent à cet effet en Comité exécutif. Les délégués suppléants, à moins qu'ils ne remplacent les délégués titulaires, ne sont admis aux sessions plénières qu'avec voix consultative.

Le Comité exécutif, qui se réunit deux fois par semaine, veille à l'application des règlements, adresse des instructions à l'Inspecteur de la Navigation, au Capitaine du Port de Soulina, au Directeur de la Caisse de Navigation, au Directeur de l'Hôpital de Soulina, ainsi qu'aux chefs des différents services. Il s'assure de l'application des tarifs de péages perçus par la Caisse de Navigation et de l'exécution des travaux d'amélioration fluviale. Le Comité consulte les délégués absents pour toutes les questions d'importance. Pendant un mois, un délégué est « délégué à l'administration » et un « autre délégué aux finances ». Ce sera le premier qui

surveillera les travaux du Secrétariat, le second s'occupant de la partie financière de l'Institution.

La Commission européenne est assistée d'un Secrétaire général chargé de la rédaction et de l'impression des Protocoles des séances, de la conservation des archives et de l'exécution de ses décisions. Indépendamment de ce service central, installé dans l'Hôtel de Galatz, la Commission comprend également un certain nombre de services : le Service technique, la capitainerie du port de Soulina, l'Inspection de la Navigation, la Caisse de navigation, la Comptabilité centrale et l'Hôpital maritime.

Le Service technique, installé à Soulina, est dirigé par un Ingénieur en chef assisté de techniciens de différentes nationalités. C'est lui qui est chargé d'assurer l'entretien, le dragage, le balisage du chenal navigable dans le fleuve et à l'embouchure et de procéder aux levés topographiques et aux observations hydrométriques.

Le Capitaine du Port de Soulina, en outre des attributions normales qui incombent aux capitaines de port, veille aux sondages à effectuer dans le port de Soulina ainsi que dans la rade, à l'éclairage des phares constituant le système de signalisation du port et au jaugeage des navires pénétrant dans le Danube sans être munis d'un certificat de jauge accepté par la Commission européenne. Il a également pour mission de veiller à l'application des règlements de police et de navigation

et, en cas de contravention, de poursuivre et de punir les contrevenants. Il a enfin la direction du service de pilotage à l'embouchure.

L'Inspection de la Navigation fixée à Toulcea, est dirigée par un Inspecteur assisté d'un sous-inspecteur et de 4 agents fluviaux, préposés chacun à un secteur déterminé du cours du fleuve. L'Inspecteur de la Navigation est chargé de faire observer les règlements de police et de navigation entre Braïla et Soulina et d'assurer le pilotage dans le fleuve ainsi que l'éclairage des bouées et phares. Il doit en outre procéder aux sondages du chenal.

La Caisse de Navigation de Soulina perçoit les droits de navigation tels qu'ils résultent du certificat dont sont munis les bâtiments ou de celui qui leur est remis par le capitaine du Port de Soulina. Elle reçoit également le montant des amendes en cas de contravention au règlement.

La Comptabilité centrale installée à Galatz dans l'Hôtel de la Commission, centralise la comptabilité des différents services et s'assure que les imputations de dépenses sont faites conformément au budget.

Enfin l'*Hôpital de la Marine* de Soulina, créé dès l'installation de la Commission aux Bouches du Danube soigne gratuitement les gens de mer. Il comprend deux médecins dont un chirurgien; l'un d'eux est spécialement chargé de l'administration de l'hôpital et du lazaret pour maladies épidémiques qui y est adjoint.

Les attributions de la Commission européenne. —

Aux termes de l'article 53 du traité de Berlin « elle exerce ses fonctions en pleine indépendance de l'autorité territoriale ». Elle diffère donc très sensiblement des autres commissions fluviales internationales qui n'ont qu'une mission de contrôle des Etats riverains alors que la Commission européenne administre véritablement la portion du Danube placée sous son autorité. Elle a, en effet, un personnel d'exécution et des ressources propres pour entreprendre les travaux qu'elle juge nécessaires, elle élabore des règlements applicables à tous les pavillons, elle exerce directement la police de la navigation et juge, en première instance et en appel, les contraventions à ces règlements. Les autres commissions fluviales, au contraire, se bornent à examiner et à approuver les programmes de travaux qui leur sont soumis par les riverains et dont elles contrôlent l'exécution. Elles peuvent aussi autoriser la perception des taxes proposées par ces Etats et elles arrêtent d'accord avec eux les règlements de navigation. Mais les travaux reconnus nécessaires sont exécutés par les Riverains, les taxes perçues par eux, la police de la navigation exercée par leurs agents et les infractions réprimées par leurs tribunaux.

Police de la navigation.— La police de la navigation est placée sous l'autorité et la surveillance de l'Inspecteur de la Navigation et du Capitaine du Port de Souli-

na. Ceux-ci prêtent serment devant la Commission européenne.

La compétence de l'Inspecteur de la navigation s'étend sur tout le Danube Maritime jusqu'au port de Soulina non compris, celle du Capitaine du Port comprend le port et la rade de Soulina.

Secondé par un chef pilote et trois mattres de port, le Capitaine du port est chargé de la surveillance des navires naviguant dans le port et la rade, du pilotage à l'entrée et à la sortie du fleuve, de la surveillance des opérations d'allèges à l'embouchure.

L'Inspecteur de la navigation surveille les navires dans le fleuve ainsi que les allègements entre Braïla et Soulina.

La navigation sur le Bas-Danube est régie par le Règlement annexé à l'Acte Public du 2 novembre 1865. Ce règlement fut modifié à plusieurs reprises. La dernière modification datant du 10 novembre 1911.

Celui-ci, qui comprend 194 articles, édicte les dispositions applicables à la rade et au port de Soulina, au pilotage à l'embouchure et dans le fleuve, au remorquage, à la navigation de jour et de nuit, par temps clair et par brume, à l'allègement, l'échouement, le naufrage et le sauvetage des navires.

Exercice du pouvoir judiciaire.— Les amendes punissant les infractions au Règlement sont prononcées par les organes de la Commission ou par elle-même. L'Inspecteur de la navigation et le Capitaine du Port de Sou-

lina sont juges de première instance et leurs jugements sont rendus au nom de la Commission européenne.

La notification des jugements est faite autant que possible à la partie condamnée, mais elle peut être légalement faite à Soulina en la chancellerie de l'autorité locale ou de l'autorité consulaire dont relève la partie condamnée si la contravention a été commise pendant un voyage de descente. Elle est faite à la même autorité dans le port de destination si celle-ci s'est produite à la remonte. Le jugement est également notifié au Directeur de la Caisse de Navigation qui est chargé du recouvrement des amendes.

Sur la réquisition du Directeur de la Caisse de navigation, le Capitaine du port de Soulina intervient pour l'exécution des jugements rendus par lui ou par l'Inspecteur de la navigation, en cas d'opposition ou de refus de la part des capitaines de payer les amendes auxquelles ils ont été condamnés, ou les droits de navigation dont ils sont redevables. Dans ce cas, aux termes des articles 19 du Traité de Paris du 30 mars 1856, 11 de l'Acte Public du 2 novembre 1865 et 16 du Tarif des Droits de navigation, le Capitaine du port peut requérir à l'encontre des capitaines récalcitrants, l'action des stationnaires ou des navires de guerre de la puissance territoriale.

L'appel du jugement de condamnation peut être porté devant la Commission européenne dans les trois mois de sa notification. Le montant de l'amende est

consigné à titre provisoire à la Caisse de Navigation. A défaut d'appel dans les délais légaux, il est définitivement acquis à la Commission. Celle-ci a d'ailleurs toujours le droit d'évoquer l'affaire soit pendant l'appel, soit en tout état de cause.

Les ressources de la Commission européenne. — La Commission a son budget propre, alimenté en principe par ses revenus. Ainsi, au cours de l'année 1924, ses recettes se sont élevées à fr : 18.021.194.76 — sur cette somme, elle a dépensé : 17.684.762 fr. 76 laissant un solde de 336.432 fr. A première vue les finances de la Commission paraissent donc florissantes. Il n'en a pas été cependant ainsi car les recettes comprennent non seulement le montant des taxes perçues en 1924 mais encore le solde effectif des années antérieures, ainsi que les sommes provenant de l'emprunt émis par la Commission en 1923 pour le prolongement des digues de Soulina. Les recettes effectives de 1924 et les soldes antérieurs se soldaient d'ailleurs par un déficit de 2.691.715 fr. 50 qui fut comblé grâce aux ressources de l'emprunt.

Le fléchissement de la navigation dans les deux derniers mois de 1924 a empêché de clôturer l'exercice par un excédent libre qui aurait constitué un fonds de roulement dont la Commission avait besoin et qui, de ce fait, se voit gravement gênée à la fin de 1924.

Comme nous l'avons vu, la Commission européenne peut conclure des emprunts. C'est ainsi qu'en 1924,

pour pouvoir prolonger les digues de Soulina, elle emprunta 3.500.000 fr. à des banques françaises, italienne, roumaine et anglaise. A la fin du mois de janvier 1925, les prélèvements sur cet emprunt s'élevaient à 3.911.147 fr. 50, dépassant ainsi de 411.000 fr. le montant de l'emprunt, le dépassement fut d'ailleurs remboursé dès 1925 à la Banque Nationale de Roumanie.

La Commission a aussi dans ses budgets des recettes d'un caractère extraordinaire, il s'agit des paiements qui lui sont effectués, au titre des Réparations, par les Puissances ex-ennemies.

C'est ainsi, qu'en 1925, l'Autriche lui a versé intégralement sa quote part : 75.000 francs suisses, la Hongrie également a payé son dû : 14.477 dollars. Quant à l'Allemagne, elle n'avait encore rien versé directement, toutefois au cours du premier semestre 1925, la Commission des Réparations a avisé la Commission européenne qu'une somme de 266.800 fr.-or se trouvait à sa disposition dans les caisses de l'Agent général des paiements des réparations à Berlin.

La Bulgarie, qui a jusqu'au 31 décembre 1926 pour s'acquitter de ses dettes vis-à-vis de la Commission, ne lui avait encore rien versé au cours de l'année 1925.

La source principale des ressources de la Commission européenne est constituée par les taxes que l'article 16 § 2 du Traité de Paris lui a permis de percevoir pour couvrir les dépenses de ses travaux d'amélioration des bouches du Danube.

Le produit de ces taxes doit être affecté en premier lieu au remboursement des emprunts contractés, ensuite aux frais d'administration et d'entretien des travaux et établissements, enfin à l'amortissement des avances qui lui ont été consenties par les Gouvernements. L'excédent est destiné, selon les dispositions de l'article 14 de l'Acte Public de 1865, à faire face aux travaux que la Commission jugerait utiles.

L'article 15 de l'Acte Public prévoit que le tarif des taxes de navigation pourra être révisé tous les cinq ans. La dernière modification qui date du 28 octobre 1927, a été mise en vigueur le 1^{er} mars 1928.

Le tarif des droits de navigation du 28 octobre 1927 —
Aux termes de ce tarif, tout bâtiment de mer paiera par tonne de registre lors de son expédition de Soulina : 3 fr. 70 or s'il charge ou décharge en amont de Soulina (taxe A), 3 fr. 50 or s'il charge ou décharge dans le port de Soulina (taxe B), 0 fr. 65 or s'il charge ou décharge dans la rade de Soulina (taxe C).

Le navire qui paie la taxe A n'est pas assujetti aux taxes B et C, celui qui acquitte la taxe B ne paie pas la taxe C.

Quant aux navires fluviaux, ils paient par tonne lors de leur expédition de Soulina : 1 fr. 15 or s'ils chargent ou déchargent en rade de Soulina (taxe D) et 0 fr. 40 or s'ils chargent ou déchargent dans le port de Soulina (taxe E). Il est en outre stipulé que le navire qui paie la taxe D n'est pas redevable de la taxe E.

L'article 3 prévoit que les navires fluviaux ne sont soumis à aucune taxe lorsqu'ils transportent des marchandises soit du port de Soulina ou d'un port situé en amont, à un navire de mer stationné en rade si celui-ci acquitte la taxe A, soit du port de Soulina à un bâtiment stationné en mer, si celui-ci paie la taxe B. Enfin un bâtiment fluvial paie la taxe C lorsqu'il porte des marchandises d'un port en amont de Soulina à un navire de mer stationné en mer ou vice-versa si celui-ci paie la taxe B.

L'article 14 stipule que tout navire maritime, dont le tirant d'eau ne dépasse pas 23 pieds et qui, en raison du manque de profondeur de la barre, serait obligé d'alléger, verrait sa taxe diminuée de 0 fr. 15 or par tonne et par pied allégé sans que cette diminution puisse toutefois excéder la moitié de la taxe due normalement.

Ce tarif accorde en outre une réduction de 60 % pour les paquebots maritimes réguliers et une réduction de 20 % pour chaque voyage effectué par tout navire en plus du premier dans le cours de la même année, toutefois si le premier voyage a été effectué sur lest, il ne saurait donner droit à la réduction. Les bâtiments de mer entrant dans la port de Soulina sur lest et qui en ressortent également sur lest, ainsi que ceux qui remontent le fleuve sur lest ne paient que la moitié des taxes fixées par l'article 1^{er}.

Ceux qui remontent et redescendent le Danube sur

lest, mais qui chargent ensuite dans le port ou dans la rade de Soulina paient intégralement la taxe applicable aux navires chargeant dans un port intérieur du fleuve.

Les radeaux ou trains de bois quittant le port de Soulina pour prendre la mer acquitteront un droit fixe de navigation variant, suivant leur longueur et leur tirant d'eau, entre 168 et 1.008 francs-or. En outre, ceux dont le tirant d'eau est supérieur à 16 pieds, paieront en plus de cette taxe fixe, une taxe additionnelle de 84 francs-or par pied ou fraction de pied dépassant le maximum de 16 pieds.

L'article 10 énumère les navires qui ne sont soumis à aucune taxe de navigation : les bateaux de guerre, les yachts, les remorqueurs lorsqu'ils ne sont pas utilisés comme allèges, les dragues, grues et élévateurs à vapeurs, les navires assurant un service postal ou le transport des passagers entre Soulina et les ports d'amont, les navires de moins de 200 tonnes, les navires fluviaux exemptés par l'article 3, enfin les bâtiments entrés à Soulina en relâche forcée, même s'ils remontent le fleuve pour subir des réparations, pourvu qu'ils ne se livrent à aucune opération de commerce (dans le cas contraire, et pourvu que les opérations de chargement se soient effectuées à Soulina, ils acquitteront la taxe B).

Les navires jaugeant de 100 à 200 tonnes, paieront s'ils sont soumis au pilotage obligatoire, un droit fixe de 15 fr. or par jour pour un vapeur et de 10 fr. or pour un voilier.

Les droits de navigation perçus aux embouchures du Danube comprennent la taxe imposée aux bâtiments pour couvrir les dépenses des travaux effectués par la Commission européenne, celles pour l'entretien des phares de la passe de Soulina et la taxe de pilotage.

Les taxes sont perçues en livres sterling ou dans la monnaie du pays dont le navire porte le pavillon suivant un taux fixé par la Commission. Le montant de ces taxes est payé à la Caisse de navigation. Celles dont l'exigibilité est contestée sont versées à titre de dépôt. Les demandes en restitution entière ou partielle sont portées devant la Commission européenne ou devant l'autorité internationale qui la remplacera, elles doivent être intentées dans les trois mois du dépôt des droits.

Les droits de navigation sont calculés sur le tonnage net du bâtiment d'après le système de jaugeage adopté par la Commission et qui est celui arrêté par la Commission internationale du tonnage de Constantinople de 1873. Les navires dépourvus de papiers indiquant leur tonnage sont soumis à un jaugeage de la part des vérificateurs attachés à la capitainerie du port de Soulina. Cette opération est gratuite mais susceptible d'aucun appel. Tout navire ou radeau qui tente de se soustraire à tout ou partie du paiement des droits fixés est passible, en sus des droits, d'une amende pouvant aller du double au quadruple de ceux-ci. L'amende est prononcée en premier ressort par le Capitaine du

port de Soulina. Appel peut être porté, dans les trois mois de la notification de la condamnation, soit devant la Commission européenne, soit devant l'autorité qui lui succèdera ou le tribunal mixte qui pourra être institué à cet effet. Il n'y a plus de recours possible contre les jugements rendus sur appel. Les condamnations prononcées par le Capitaine du port sont exécutoires nonobstant appel et en cas de pourvoi le montant de l'amende est déposé à la Caisse de Navigation.

Les taxes perçues par la Commission européenne influent-elles sur le trafic des marchandises roumaines exportées par les bouches du Danube? La réponse semble être la négative, car le montant de ces taxes qui est incorporé par les Compagnies de navigation à leurs tarifs de fret, n'a pas amené un relèvement quelconque de ceux-ci. En janvier 1925 même, les tarifs maritimes sont considérés comme sensiblement inférieurs aux tarifs ordinaires des transports par mer.

Il faut plutôt rechercher la cause de la baisse du trafic danubien de la Roumanie dans le coût élevé des taxes d'exportation perçues par ce pays. Ainsi 5.200 tonnes de céréales, de Braïla à Anvers, ne paient que 4.674 liv. st. de fret (y compris les frais de port à Braïla et à Anvers, ainsi que les taxes de la Commission européenne) alors qu'elles acquittent près de 11.900 livres st. (à raison de 520 wagons à 23 liv. st. le wagon) de taxe d'exportation. En outre, le Gouvernement roumain perçoit 1 % de la valeur de la cargaison payable par moitié par l'expéditeur et par le propriétaire.

Service de pilotage.— La Commission européenne assure le pilotage exclusif à l'embouchure et sur le fleuve. A cet effet, elle dispose de deux corps de pilotes spéciaux : ceux de la barre placés sous l'autorité du Capitaine du port de Soulina et ceux du fleuve dirigés par l'Inspecteur de la Navigation.

Le pilotage est obligatoire, sauf pour les petits navires et pour ceux qui ont un pilote exclusif muni d'un brevet spécial délivré par la Commission, ainsi que pour les remorqueurs dirigés par leurs patrons.

Eclairage des embouchures.— Indépendamment du phare de l'île des Serpents, la Commission est aussi chargée en vertu de l'article 5 de l'acte additionnel du 28 mai 1881, de l'entretien et de l'administration de tous les phares composant le système d'éclairage des bouches.

Mesures sanitaires. — Le Danube constituant autrefois la principale voie de communication des maladies épidémiques d'Orient en Occident, l'Acte Public de 1865 stipula que les dispositions sanitaires applicables aux embouchures du fleuve seraient désormais réglées par le Conseil Supérieur de Santé de Constantinople. Il fallait, en effet, réagir contre les abus commis par la Russie lorsqu'elle était maîtresse du Delta. Par le moyen de quarantaines à imposer aux navires pénétrant dans le Danube, celle-ci parvenait à paralyser complètement la navigation bas-danubienne, maintenant, pour le plus grand profit de son port d'Odessa, Galatz et Braila dans une inactivité forcée.

L'acte de 1865 édicta deux sortes de mesures.

Les navires descendant le fleuve sont affranchis de tout contrôle sanitaire, quant à ceux qui viendront de la mer, et aussi longtemps qu'il n'y aura pas d'épidémie de peste en Orient, ils devront simplement présenter leur patente de santé aux autorités du port où ils mouilleront. Si la peste éclate en Orient, la quarantaine de Soulina pourra être rétablie et les navires qui auront accompli leurs formalités quarantennaires ne seront plus l'objet d'aucune mesure sanitaire en remontant le Danube, à moins que l'épidémie n'ait envahi les provinces de la Turquie d'Europe.

A la suite du Traité de Berlin, l'Acte additionnel du 28 mai 1881 édicta que les règlements sanitaires applicables aux bouches seraient établis de concert avec la Commission européenne, par le Conseil supérieur de Santé de Bucarest. Mais le Gouvernement roumain ne procéda jamais à la nomination des membres de ce Conseil; aussi la Commission dût-elle s'entendre directement avec lui pour toutes les questions visées à l'Acte additionnel.

En vertu des règlements en vigueur et des accords intervenus entre le Gouvernement roumain et la Commission européenne, l'Office sanitaire des ports des embouchures du Danube est un service roumain qui relève de la Direction générale du service sanitaire (Ministère de la Santé publique et des Assurances sociales). Il est dirigé par l'un des médecins de l'hôpital

de la Commission européenne, nommé à cet emploi par le Gouvernement roumain avec l'agrément de la Commission.

Une taxe sanitaire, fixée d'après leur tonnage, est payée par les navires qui entrent dans le Danube par l'une quelconque de ses embouchures ou dans un port des bouches en provenance d'un port étranger du fleuve. Le produit de cette taxe sert à constituer un fonds sanitaire dont la gestion a été confiée à la Commission européenne. A cet effet la Caisse de Navigation est chargée de percevoir les taxes sanitaires en même temps que les droits de navigation. Chaque année, le Gouvernement roumain établit le budget de l'Office Sanitaire et le communique à la Commission.

Immunités accordées à la Commission Européenne du Danube.— Elles ont été consacrées par l'article 53 du Traité de Berlin qui prévoit que la Commission exercera ses fonctions « en pleine indépendance » de l'autorité territoriale ». Elles ont d'ailleurs été confirmées par l'article 5 du Statut de 1921.

En vertu de ces dispositions, ses membres sont inviolables et jouissent des immunités accordées habituellement aux missions diplomatiques. Ses établissements et installations bénéficient de l'exterritorialité et sont affranchis du paiement des impôts locaux.

La Commission, personne morale du droit international, a son pavillon composé de cinq bandes horizontales : rouge, blanc, bleu blanc et rouge. La bande

bleue du milieu, d'une largeur double de celle des autres porte en lettres blanches : C. E. D.

En temps de guerre, l'article 21 de l'Acte Public du 2 novembre 1865 déclare neutres tous les ouvrages et installations de la Commission. Ces dispositions ont été confirmées et élargies par l'article 7 du traité de Londres de 1871 qui a étendu le bénéfice de la neutralité de l'article 21 de l'Acte Public a tout le personnel administratif et technique.

Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que cette neutralité n'a jamais été respectée au cours des guerres d'Orient. Lors de la guerre russo-turque de 1877, la Russie a interdit la navigation sur le Danube et coula des navires dans le bras de Soulina. La Turquie fit d'ailleurs de même : le blocus du delta fut déclaré et des mines furent placées aux embouchures. En 1914, la neutralité des ouvrages de la Commission ne fut pas mieux respectée : son hôtel de Galatz ainsi que le phare de l'île des Serpents furent gravement endommagés par le bombardement.

CHAPITRE IV

L'ŒUVRE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE

Les Bouches du Danube avant 1856

Avant d'aborder l'étude des travaux entrepris par la Commission pour assurer la navigabilité des embouchures et d'examiner les résultats auxquels elle est parvenue, il est nécessaire de jeter un rapide coup d'œil en arrière pour mesurer l'importance du chemin parcouru. « Le commerce, écrivait John Stakes¹, premier représentant de la Grande-Bretagne à la Commission européenne, était paralysé sur le Bas-Danube par des embarras de toute sorte; les seuls navires qui pussent fréquenter le fleuve étaient des bricks ou des shooners de 150 à 300 tonneaux de capacité, lesquels ne pouvaient eux-mêmes franchir les nombreux bancs du fleuve et la barre de l'embouchure qu'après s'être allégés. Les navires sur lest remontaient lentement le

(1) Sir John Stakes, *The Danube and its trade* (Londres 1890).

cours du fleuve, favorisés parfois par le vent dans quelques biefs; mais le plus souvent halés contre le vent ou contre le courant par leurs équipages tirant à grand'peine le long des rives quand le vent était contraire, comme cela était inévitable dans quelques-unes des courbes.

« Les difficultés à la descente des navires chargés étaient presque plus grandes que celles des navires sur lest à la montée. Car, si au printemps, ils trouvaient une bonne profondeur en raison des pluies, en automne, après la récolte, l'eau était généralement basse et dès que les navires entraient dans le bras de Soulina, ils échouaient fréquemment sur les bancs qui obstruaient le chenal navigable. Ils devaient rester là jusqu'à ce qu'ils fussent allégés d'une partie de leur cargaison.

« C'était toutefois à l'embouchure même du fleuve que se produisaient les plus grands maux résultant de la nécessité de l'allègement des navires. Arrivé à Soulina, un navire avait d'abord à s'alléger, à ne plus tirer le plus souvent que 2 m. 44. Il devait attendre ensuite un temps très long avec les allèges contenant sa cargaison pour sortir jusqu'à la rade. Pendant qu'on rechargeait, un coup de vent survenait ou le vent devenait plus fort, de sorte que les allèges ne pouvaient plus rester le long du bord et étaient obligés de rentrer au port; souvent les allèges aussi faisaient naufrage et quelquefois les navires à l'ancre dans la rade étaient poussés à la côte ou avaient leur cargaison désarrimée.

Et si rien de pis n'arrivait au navire dans la rade, il était à peu près sûr de ne pas emporter la totalité des grains qui avaient été mis dans les allèges... »

Les mœurs de piraterie et de vol étaient tellement établies dans la population du delta que M. Engelhardt², délégué de la France à la Commission du Danube, décrivait ainsi les dangers rencontrés par la navigation à l'embouchure de Soulina.

« Soulina, en 1853, ne comptait que 1.000 à 1.200 habitants, la plupart Ioniens, Grecs et Maltais. Quelques baraques en planches ou de simples huttes de roseaux élevées sur la plage, servaient d'abris à ces aventuriers, dont l'industrie consistait à dépouiller en grand et par association les malheureux capitaines obligés, par suite des obstacles qu'ils rencontraient sur ce point, d'avoir recours à leurs services.

« Le vol était organisé et au milieu du désarroi qui avait suivi les premières hostilités sur le Danube (c'était alors le début de la guerre de Crimée) se pratiquait impunément; l'emploi forcé des allèges pour le passage de la barre facilitait particulièrement les entreprises de ces pirates. Leurs embarcations étaient d'ordinaire à double fond et pouvaient contenir d'importantes quantités de grains dont une partie échappait aux perquisitions.

« En 1855, après la levée du blocus qui avait été déclaré aux bouches du Danube, une nouvelle couche

(2) Engelhardt, *Les embouchures du Danube*, Galatz, 1862.

composée des mêmes éléments vint s'échouer à Soulina et bientôt, toute la rive droite du fleuve, grâce à l'absence de toute autorité, fut à la merci d'une bande d'écumeurs de mer. L'audace de ces bandits n'avait pas de bornes; trompant la confiance des capitaines, auxquels ils se présentaient comme pilotes lamaneurs, ils n'hésitaient pas à faire échouer dans la passe les bâtiments dont ils avaient pris la direction.

« Livré le plus souvent à ses propres ressources pour le sauvetage, le capitaine ne tardait pas à se convaincre de l'inutilité de ses efforts et il abandonnait son navire dont on faisait aussitôt la curée... »

D'ailleurs, le simple fait de signaler que de nombreux moulins à vent s'étaient installés à Soulina, en plein delta, est par lui-même suffisamment significatif.

Tel était l'état de la navigation aux bouches du Danube, lorsqu'en 1856, la Commission européenne en prit possession.

Les travaux exécutés par la Commission européenne

Avant 1856, le mouvement annuel de la navigation par la bouche de Soulina était d'environ 2.340 navires représentant un tonnage de 334.813 tonnes. De mémoire d'homme, ce bras, en raison de sa plus grande profondeur : 2 m. 44 (St-Georges : 2 m. 13; Kilia par la branche d'Otchakoff : 1 m. 52) était celui qui était presque exclusivement utilisé pour la navigation. Sa profondeur descendait cependant parfois jusqu'à 2 m. 13.

Malgré tout, les navires rencontraient de nombreuses et graves difficultés. Presque tous devaient s'alléger pour traverser la barre qui fermait l'entrée du bras et les frais d'allèges venaient aggraver de façon très sensible les charges de la navigation. De plus, souvent le mauvais temps obligeait les navires à se séparer de leurs allèges et à s'enfuir vers le large; c'est ainsi qu'en 1855, un coup de vent nord-est jeta à la côte 24 navires à voiles et 600 allèges, causant la mort de 300 marins.

Les remorqueurs étaient rares, et partant, le prix du remorquage très élevé, aussi préférait-on attendre un vent favorable ou envoyer l'équipage à terre pour haler le navire.

La Commission européenne, qui se réunit à Galatz pour la première fois le 14 novembre 1856 dut d'abord choisir l'embouchure sur laquelle elle exécuterait ses travaux d'amélioration. Au cours de l'été 1857, des essais de dragage de la barre de Soulina n'apportèrent guère de résultats favorables; on dragua ensuite le bras lui-même. Entre temps, au mois de novembre 1857, la Commission mettait en service une ligne télégraphique reliant Soulina, Toulcea et Galatz. Les études techniques qui se poursuivirent durant les années 1856 et 1857 révélèrent que le débit total du fleuve se déversait dans une proportion de 63 % par le bras de Kilia, de 30 % par celui de Saint-Georges et de 7 % seulement par celui de Soulina. Le bras de Kilia était donc le plus puissant, il était aussi le plus droit et de

toutes ses embouchures celle d'Otchakoff était la meilleure. Mais en face de ses embouchures la mer était moins profonde que devant celle de Saint-Georges par suite de l'énorme quantité d'alluvions apportées par le fleuve et déposées dans des eaux peu profondes. De plus la côte environnant les bouches de Kilia est basse et se prête mal à des travaux d'amélioration; d'autre part la barre de l'embouchure d'Otchakoff se trouve située en mer à une grande distance de la côte.

Une autre considération devait également entrer en ligne de compte; le bras de Kilia-Otchakoff était éloigné du Bosphore de 67 kilomètres de plus que la bouche de Saint-Georges.

Pour ces raisons, on abandonna, pour le moment tout au moins, toute idée d'amélioration du bras de Kilia.

Le bras de Saint-Georges, par contre, était considéré comme le plus avantageux en raison de sa proximité du Bosphore et de son orientation favorable par rapport à l'action du courant littoral de la mer Noire. Sir Charles Hartley lui-même le préférait en raison de sa grande profondeur, de la stabilité de son embouchure et de sa barre, et de sa largeur. Toutefois de grandes sinuosités en rendaient son trajet plus long.

Quant au bras de Soulina, c'était un bras étroit et tortueux, son seul avantage était d'offrir un chenal très profond à son embouchure.

Les délégués de la Commission européenne du Danube se trouvaient partagés entre le choix du bras de Soulina et de celui de St-Georges. Les discussions se prolongeant, on soumit, en 1858, le cas aux Puissances signataires du traité de Paris, qui chargèrent une commission technique internationale de trancher la question. Cette Commission, réunie à Paris en août 1858, recommanda l'adoption du bras Saint-Georges mais elle se montra hostile à la construction de jetées à son embouchure, lui préférant un canal latéral à écluses, profond de 5 mètres et qui relierait le fleuve à la mer.

Toutefois, sur les réclamations des commerçants et des navigateurs, la Commission européenne décida, au printemps de 1858, d'exécuter des travaux d'essai, à titre provisoire, à l'embouchure de Soulina et jusqu'à concurrence d'une somme de un million de francs. Cette somme n'étant pas suffisante pour atteindre la barre avec des jetées provisoires, on vota une somme de 2 millions pour approfondir le chenal de l'embouchure de 2 pieds en 5 ou 6 ans.

D'un autre côté, l'adoption du plan préconisé par la Commission technique internationale aurait nécessité des sommes très importantes que la Commission européenne était à ce moment dans l'impossibilité de réunir. De plus, ce qui rendait douteux le succès de cette solution, c'est que le Danube aurait été le premier fleuve, qui, communiquant avec la mer par un canal à écluses, aurait donné passage annuellement à 6.000 navires.

Les travaux sur le bras de Soulina furent commencés le 21 avril 1858 et terminés le 31 juillet 1861. Ses deux rives se trouvaient prolongées en mer par deux digues longues : celle du Nord de 4.631 pieds, celle du Sud de 3 000 pieds. Au cours de ces travaux, la Commission technique internationale émit d'ailleurs l'avis qu'ils étaient exclusivement provisoires, trop coûteux, que leur succès était incertain, qu'il ne fallait pas y donner suite et les abandonner s'ils étaient commencés.

Les travaux furent cependant poursuivis et la suite donna raison à la Commission européenne. Le 3 septembre 1861 les jetées furent inaugurées officiellement : le chenal accusait alors une profondeur de 17 pieds dans la passe, soit 8 pieds de plus qu'en 1856.

En présence de tels résultats, dépassant de beaucoup les espérances, la Commission décida à l'unanimité que ces travaux seraient permanents et continués suivant les projets de Sir Charles Hartley. On abandonnait ainsi la question de l'amélioration du bras de Saint-Georges bien que l'Acte Public du 2 novembre 1865 stipulât « qu'il demeure réservé à la Commission européenne du Danube d'entreprendre l'amélioration de la bouche et du bras St-Georges, arrêtée d'un commun accord et simplement ajournée quant à présent ».

La profondeur de la passe à l'embouchure de Soulina varia de 1862 à 1869 entre 17, 18 et 16 1/2 pieds. Ces fluctuations résultèrent de l'extension d'un banc

de sable se formant sous la protection de la digue nord (plus longue que celle du sud) en travers du chenal sitôt que le fleuve était en crue et chargé d'alluvions.

Pour remédier à ces inconvénients, la digue sud fut prolongée en 1869-70 de 457 pieds. Entre 1866 et 1871, les jetées furent consolidées par du béton. Sir Charles Hartley recommandait d'ailleurs de les prolonger au fur et à mesure que les atterrissements feraient des progrès et d'être toujours préparé et pourvu de tous les moyens nécessaires pour le faire au moment opportun. Ainsi en 1876-77, la digue sud fut prolongée de 204 pieds, mettant son musoir en face de celui de la digue nord.

A partir de 1876 et jusqu'en 1879, la passe de Soulina était profonde d'environ 20 pieds. On constitua alors un seuil de pierres entre les musoirs des digues et la profondeur se maintint, jusqu'en 1895, aux alentours de 20 pieds $1/2$. Entre temps de 1871 à 1893 la digue nord fut prolongée de 1.500 pieds.

Mais la Commission ne borna pas son activité à la bouche de Soulina, elle entreprit aussi des travaux dans le bras lui-même. Elle dragua le banc des Argagnis qui constituait le principal obstacle à la navigation, puis commença des travaux de correction. Elle fit sauter les épaves obstruant le chenal, coupa les coudes, régla sa largeur à 130-150 mètres (elle atteignait auparavant 250 mètres) par des endiguements et des épis. Elle protégea les rives en les péréant, installa des po-

teaux d'amarrage, des bouées ainsi que des échelles hydrométriques et ouvrit un chemin de halage. En un mot elle a fait du bras de Soulina un véritable canal artificiel presque rectiligne.

Sa profondeur minima passa de 10 pieds en 1861 à 22 1/2 en 1902. La Commission construisit en outre un phare à l'embouchure de St-Georges et compléta le système d'éclairage de la bouche de Soulina. Elle créa, dans le port de Soulina, des quais, des embarcadères, des habitations pour ses employés, un hôpital maritime ainsi qu'un lazaret pour maladies épidémiques. Elle installa aussi à Soulnia des chantiers pour l'entretien des travaux et la réparation du matériel. A Toulcea elle édifia les bâtiments de l'Inspection de la navigation et du Dépôt technique.

Malgré ces avantages si importants, la navigation ne se voyait pas grevée de taxes exorbitantes. Ainsi, un navire de 200 tonnes qui payait 1.235 fr. 50 de taxes en 1856 ne payait plus que 727 fr. 50 en 1913. D'autre part, avant 1856, le cours des frets à Galatz et à Brailia influait sur les prétentions des patrons d'allèges. Dès que ceux-ci s'élevaient, des allèges de grande capacité remontaient elles-mêmes le Danube et s'affrétaient pour les ports de l'archipel et de la Méditerranée, faisant ainsi monter le prix des allégeages aux embouchures.

De même, en ce qui concerne la traversée de la barre, la Commission fit baisser, par la construction d'un re-

morqueur, le prix des remorquages. Les naufrages en rade de Soulina devinrent excessivement rares et les frets moyens entre Galatz et les ports anglais fléchirent de près d'une livre sterling par tonne, ce gain profitant presque exclusivement aux producteurs de céréales des provinces riveraines du fleuve.

En 1893, la Commission construisit deux digues parallèles entre les jetées de Soulina pour porter la profondeur du chenal à 23-24 pieds.

La Roumanie critiqua cependant et d'une façon assez vive les travaux exécutés. La Commission aurait eu tort, à son point de vue, de couper les sinuosités du bras de Soulina : en réduisant sa longueur elle aurait augmenté sa vitesse et partant le dépôt des alluvions à l'embouchure. Elle aurait également dû fermer plus tôt le bras de Starœ-Stamboul qui déverse dans la baie de Mossurah et devant la bouche de Soulina elle-même des quantités considérables d'alluvions. De même les digues auraient dû être prolongées beaucoup plus tôt et au lieu de ne s'arrêter qu'à des palliatifs et des dragages la Commission aurait dû recourir à des moyens radicaux.

Pendant la guerre, les travaux furent abandonnés.

A la fin des hostilités la profondeur de la passe de Soulina était tombée à 12 pieds. La Roumanie reçut alors le mandat de s'occuper des travaux dont la Commission avait été jusqu'à présent chargée, tant que les traités de paix n'auraient pas réglé définitivement le régime des embouchures du Danube.

En 1921, sur la plainte des milieux commerciaux et maritimes roumains, la Commission européenne fit appel à un Comité technique. Celui-ci constata une situation grave due à l'inexécution à temps des travaux recommandés en 1875 par Sir Charles Hartley (prolongement des digues et fermeture du Starœ-Stamboul).

Quant aux travaux préconisés par les techniciens, ils portaient sur quatre points : prolongement des digues de Soulina; — fermeture du Starœ-Stamboul; — construction d'un répartiteur à la bifurcation des bras de Soulina et de St-Georges pour diminuer le débit de celui de Soulina; — augmentation des dragages.

En même temps d'ailleurs que les ingénieurs consultants déposaient leur rapport, l'ingénieur roumain en présentait un séparément à la Commission, demandant que les solutions proposées par les techniciens fussent considérées comme provisoires et conseillant l'établissement d'un projet d'amélioration du bras de Saint-Georges.

Malgré les recommandations du Comité technique, les digues ne furent pas prolongées, le bras de Starœ-Stamboul ne fut pas fermé et les travaux du répartiteur ajournés.

En ce qui concerne les travaux du Starœ-Stamboul la Commission eut peut-être raison de ne pas les faire, car elle aurait risqué d'inonder toute la propriété im-

mobilière des rives du bras de Kilia et d'anéantir les pêcheries qui sont si importantes sur ce bras.

En 1922, les digues furent prolongées, mais elles ne parvinrent pas à reprendre contact avec le courant nord-sud qui assurait le déblaiement de la bouche de Soulina des alluvions apportées par le Danube. La profondeur du chenal tomba alors de 20 à 17 et même à 13 pieds en 1924. A ce moment la Commission décida d'abandonner le chenal officiel et de le remplacer par un chenal perpendiculaire à la jetée nord qu'il coupait en son milieu. Mais l'ouverture de ce chenal, qui ne saurait conserver longtemps une profondeur voisine de 20 pieds, ne fut considérée que comme un pis-aller : il est en effet condamné à s'ensabler rapidement, aboutissant dans la barre de Mossura, zone calme, abritée et éloignée du courant nord-sud dans laquelle se déversent les masses d'alluvions de plus en plus considérables du Starce-Stamboul. Il faut d'ailleurs prévoir le moment où la baie de Mossura elle-même sera complètement comblée par ces alluvions.

Au cours de l'année 1924, la Commission continua le prolongement des digues, prévu dans le plan de 1921. Fin 1924, elle avait prolongé la digue nord de 1.747 mètres et celle du sud de 1.722 mètres.

En 1925, la Commission entreprit les travaux nécessaires pour donner au chenal une profondeur de 20 pieds. Le 25 juillet, elle ouvrait à la navigation le nouveau chenal entre les jetées prolongées — profond de

20 pieds. Le 31 juillet, sa profondeur atteignait 22 pieds et l'on espérait arriver à 24. Mais ce n'est pas encore suffisant pour que le Danube devienne vraiment la grande voie commerciale de la Roumanie et des pays danubiens. Une profondeur de 28 à 30 pieds est nécessaire pour permettre aux grands vapeurs maritimes de 8.000 et 10 000 tonnes de remonter jusqu'à Galatz et Braïla. Il ne semble guère que le bras de Soulina puisse autoriser de semblables espérances. De plus Soulina, situé en plein delta et isolé du réseau ferré roumain ne pourra jamais devenir lui-même un port de transit.

La solution de ce problème doit donc être cherchée ailleurs. Quatre solutions ont été envisagées :

Aménagement du bras de Kilia.

Aménagement du bras de St-Georges.

Maintien définitif du bras de Soulina.

Construction d'un canal Cernavoda-Constantza.

Nous allons examiner brièvement chacun de ces quatre projets.

L'aménagement du bras de Kilia

Le bras de Kilia offre les plus grandes profondeurs, mais ses bouches présentent de graves obstacles à la navigation en raison de leur instabilité. La branche d'Otchakoff serait la plus favorable à aménager : elle est très régulière et, sur les 14 kilomètres de son parcours, de Vilkow à la mer, conserve une profondeur de 28 à 30 pieds. Son embouchure dirigée vers le Nord-

Est est bien nettoyée par les courants Nord-Sud et Nord-Est. Il n'y aurait qu'à continuer ses rives par la construction de deux jetées qui, recourbées vers le Sud, maintiendraient le contact avec ces courants. Enfin, si l'on ne voulait aménager Vilkow, il serait possible de créer un port sur la rive gauche et la grande étendue de terrains libres permettrait de donner une extension importante aux zones franches, entrepôts, frigorifiques... Un chemin de fer le relierait à Galatz et permettrait d'atteindre Brasov par la nouvelle ligne Nehoiash-Buzau, mettant ainsi en relation directe avec la mer, la Transylvanie, la Moldavie et l'Olténie.

Dès avant la guerre d'ailleurs, et pour éviter à leur ligne commerciale Odessa-Danube les aléas de la traversée des bouches de Kilia, les Russes avaient entrepris l'amélioration du bras d'Otchakoff et ils parvinrent, pendant la guerre et par de simples dragages, à y maintenir une profondeur de 27 pieds.

Les autres embouchures du bras de Kilia n'offrent pas les mêmes avantages que celle d'Otchakoff; celle du Staroe-Stamboul bien que très importante est mal dirigée et celles du bras du milieu et du Nouveau-Stamboul sont trop irrégulières et ne présentent pas une largeur suffisante pour permettre aux grands navires d'y évoluer.

Toutefois, l'aménagement du bras de Kilia, qui entraînerait l'abandon définitif de celui de Soulina, nécessiterait des dépenses considérables : 3.020 millions

de lei et les travaux dureraient quatre années. La Roumanie pourrait, il est vrai, faire l'avance de cette somme qui serait rapidement remboursée par les revenus de la navigation. De plus, étant donné la grande largeur de ce bras, il n'y aurait pas lieu de péréer les rives et les navires pourraient y naviguer avec toute leur vitesse.

En outre, il y aurait peut-être lieu également d'envisager l'exécution d'un projet russe datant de 1900, qui prévoyait la construction d'un canal à écluses entre la baie de Gibrieni et le bras de Solomonoff et auquel les Russes ne donnèrent pas suite.

Aménagement du bras de St-Georges

Le bras de Saint-Georges est peu profond et surtout très sinueux. Les courbes étant à faible rayon, les grands navires modernes s'y trouveraient gênés dans leurs évolutions; toutefois, depuis 50 ans, sa barre a subi peu de changements en raison de la faible quantité d'alluvions charriées par ce bras.

Il se prête malheureusement mal aux améliorations techniques. Il faudrait, en effet, l'approfondir de telle façon que les grands navires y pussent non seulement naviguer, mais encore s'y gouverner. Un projet a été établi prévoyant la construction d'un canal à écluses qui partirait de Mahmudia à 22 kilomètres en aval du Tchatal Saint-Georges, traverserait la région des grands lacs et des marécages pour aboutir à Portitza, à 58 kilomètres au Sud de l'embouchure de Saint-Georges. Mais il

faudrait effectuer de gros travaux d'approfondissement entre le Tchatal Saint-Georges et Prislava. Devant ce village le fleuve se rétrécit, devient très sinueux et, est rempli de tourbillons. De plus, en aval de ce village en face de Carasuhat, une profondeur inférieure à 8 pieds commence et continue jusqu'à Mahmudia.

Le canal projeté devrait être suffisamment large pour permettre le croisement de deux navires — soit environ 70 mètres; et il lui faudrait une profondeur d'au moins 32 pieds — De plus il faudrait construire un bassin de décantation où les eaux du Danube séjourneraient avant de pénétrer dans le canal. Enfin, inconvénient plus grave, les eaux du canal seraient prises par le gel pendant l'hiver.

La dépense d'aménagement du bras de Saint-Georges atteindrait 5.606 millions de lei. A cette somme il faudrait ajouter les dépenses nécessaires pour améliorer le bras de Toulcea et porter sa profondeur à 30 pieds.

L'aménagement du bras de Saint-Georges coûterait donc le double de celui de Kilia et les travaux seraient deux fois plus longs. Le détour par Kilia compenserait donc largement, semble-t-il, le retard causé par l'écluse, la réduction de vitesse imposée dans le canal ainsi que les dangers causés par le tourbillon de Toulcea*

Maintien définitif du bras de Soulina

Cette solution aurait au moins le mérite de ne pas rendre inutiles les travaux considérables et les dépenses importantes (1.500.000 francs) que son aménagement a nécessité. Il faudrait d'ailleurs prolonger encore les jetées actuelles jusqu'à ce que l'on rencontre le courant côtier nord-sud et une fois qu'on y serait arrivé, maintenir ce contact par des prolongements appropriés. Il y aurait lieu en outre de draguer sans cesse les apports d'alluvions.

Canal Cernavoda-Constantza

Le port de Constantza est déjà relié au territoire roumain par une voie ferrée allant jusqu'à Bucarest et par un pipe line jusqu'à Ploesti, centre du bassin pétrolier. Mais dès le début du xix^e siècle, les Anglais, désireux de s'assurer les céréales des Principautés, avait établi un projet de canal entre Cernavoda et Constantza. On aurait ainsi évité aux chalands descendant le Danube de faire un grand détour en les obligeant à aller jusqu'à Galatz et Braïla.

Ce canal aurait été large de 50 mètres et profond de 3 m. 50 dans sa partie aérienne. A Murfatlar, il entrerait dans un tunnel, large de 25 mètres et profond de 4.

Ce projet fut repris en 1917 par les autorités austro-hongroises qui auraient voulu, par cette voie, accéder

à la mer Noire. Il comprenait un canal de 60 kilomètres dont 43 à cielouvert, entre Cernavoda et Murfatlar et 17 en tunnel.

Indépendamment du coût élevé de cette construction, environ 8 milliards de lei, une telle voie n'aurait jamais un trafic maritime : ce ne serait qu'un simple canal fluvial permettant de gagner Constantza plus facilement que Galatz et Braïla.

*
* *

De ces quatre projets que nous venons d'examiner succinctement, un seul s'impose : celui de l'aménagement du bras de Kilia. Mais son exécution coûterait très cher et le budget de la Commission européenne du Danube ne pourrait y suffire. La navigation supportant déjà des charges très lourdes, on ne peut songer à augmenter à nouveau les taxes actuelles. La Commission, si elle se résout à cette solution, ne peut donc pas compter sur ses ressources propres et il lui faudra émettre un emprunt. Toutefois, comme l'aménagement du bras de Kilia amènera une recrudescence du trafic danubien, les riverains pourraient s'entendre entre eux pour émettre les emprunts nécessaires ou pour avancer à la Commission les sommes dont elle aurait besoin.

D'ailleurs, au cas où celle-ci accentuerait les charges de la navigation en augmentant ses taxes, la Roumanie paraît disposée, en désespoir de cause, à construire elle-même le canal Cernavoda-Constantza.

La Roumanie considère que le problème des bouches du Danube comporte avant tout une solution politique : suppression de la Commission européenne et extension jusqu'à la mer du régime existant entre Ulm et Braïla.

Mais ce pays est aux prises, depuis la fin de la guerre, avec des difficultés graves et qui ne sont pas encore résolues. Ses chemins de fer, son réseau routier, ses postes et ses télégraphes sont encore imparfaits. Pour toutes ces raisons, les Puissances hésiteront sûrement avant de lui confier d'aussi lourdes responsabilités que celles qu'entraînent le maintien des bouches du Danube en bon état de navigabilité.

Il est évident toutefois que ce problème exige une solution rapide, si l'on ne veut pas que tout le commerce du bassin danubien se détourne de sa voie naturelle pour chercher soit vers l'Adriatique, soit vers Salonique une voie pour l'acheminement de ses produits.

CHAPITRE V

LE CONFLIT DE COMPÉTENCE ENTRE LE GOUVERNEMENT ROUMAIN ET LA COMMIS- SION EUROPÉENNE DU DANUBE AU SUJET DU SECTEUR GALATZ-BRAÏLA

Historique

L'origine de ce conflit est déjà ancienne, toutefois ce n'est qu'au cours de ces dernières années qu'il a pris un caractère particulièrement aigu.

Le 4 novembre 1920, l'Inspecteur de la Navigation, nouvellement nommé, signalait à la Commission les contradictions existantes entre les diverses dispositions du Règlement de Police et de Navigation et de l'Instruction spéciale à son usage, quant à la fixation de la limite amont de son secteur de juridiction. Certaines clauses limitaient sa compétence en aval de Galatz et d'autres impliquaient leur extension jusqu'à Braïla. En conséquence, l'Inspecteur demandait des instructions précises.

A la même époque siégeait à Paris, la Conférence réunie pour établir le régime définitif du Danube en exé-

cution de l'article 349 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres traités de paix.

Cette Commission examina attentivement la question des pouvoirs de la Commission européenne mais les dispositions qu'elle prit furent bientôt contestées.

Le 23 juin 1921, à la suite d'un abordage survenu dans le port de Galatz entre le vapeur roumain «Bucegi» et le yacht royal « Stefan cel mare », l'Inspecteur de la Navigation qui avait reçu comme instruction de se conformer aux précédents, instrumenta et condamna le capitaine du « Bucegi ». Le délégué roumain à la Commission européenne protestant contre cette procédure, celle-ci chargea son Comité exécutif de procéder à une étude en vue de déterminer ses droits. En attendant le règlement de cette question, il fut convenu qu'à l'avenir l'Inspecteur de la navigation n'instrumenterait plus sur le secteur contesté, mais que la Commission protesterait à chaque intervention roumaine.

La discussion ne fut reprise qu'à la session d'automne de 1922. Un échange de vues approfondi fit apparaître de graves divergences entre les délégués. Toutefois, un projet d'accord fut établi pour répartir entre les autorités roumaines et la Commission européenne, la compétence en matière de police sur le secteur contesté. Mais le Gouvernement roumain n'acceptait cet accord qu'à titre de « modus vivendi » tandis que les autres délégués considéraient la question définitivement réglée. Le principal obstacle à la conclusion

d'un accord résidait d'ailleurs dans la fixation du point en aval de Galatz à partir duquel la Commission aurait renoncé à l'exercice, dans leur intégralité, de ses pouvoirs juridictionnels.

La question ayant été ajournée une fois de plus, il apparut à la session d'automne 1923 qu'une entente ne pourrait encore intervenir au sujet de la limitation des compétences.

Sur ces entrefaites, le 6 septembre 1924, le Gouvernement britannique avait saisi la Société des Nations d'une requête tendant à soumettre à la Commission consultative et technique des communications et du transit, le différend qui s'était élevé entre la Grande-Bretagne, la France et l'Italie d'une part et la Roumanie de l'autre, au sujet de la limitation de la juridiction de la Commission européenne. « Le Gouvernement roumain, disait la requête anglaise, refuse à la C. E. D. le droit d'appliquer ses règlements de navigation ou de connaître des cas d'infraction dans le secteur Galatz-Braïla, et il soutient que la juridiction de la Commission doit cesser au confluent du Danube et du Pruth, à 6 milles et demi en aval de Galatz. » Jusqu'à ce point s'étendrait la compétence du Capitaine du port de Galatz. La Roumanie posait en outre comme principe, que partout où il existe un port, les deux rives du fleuve et le chenal navigable qui les sépare, doivent être compris dans les limites de ce port.

La procédure engagée par le Gouvernement britan-

nique prévoyait, au cas où cette tentative de conciliation n'aboutirait pas, une procédure juridictionnelle devant la Cour permanente de Justice internationale. Le Gouvernement roumain contesta d'ailleurs que ces difficultés pussent faire l'objet d'un différend susceptible de mettre en jeu la procédure prévue par l'article 7 de la Convention de Barcelone, mais il admit toutefois l'étude de la question, dans un but de conciliation, par la Commission consultative et technique.

La question soulevée par le Gouvernement britannique fut mise par la Commission consultative à l'ordre du jour de sa session de novembre 1924, mais la réponse du Gouvernement roumain n'étant pas encore parvenue, la Commission ajourna la question et confia à un « Comité spécial » l'étude de la question. Le Comité étudia les mémoires et entendit les observations des représentants des quatre gouvernements intéressés. Au début de l'été 1925, il se rendit à Bucarest et à Galatz. Il visita le secteur Galatz-Braïla, entendant plusieurs fonctionnaires et pilotes de la Commission européenne ainsi que l'Inspecteur général des Ports de Roumanie et les Capitaines des ports de Galatz et des Braïla. Enfin, à Bucarest, il s'entretint avec les représentants des milieux roumains intéressés au problème de la navigation danubienne et recueillit les témoignages d'anciens Capitaines du port de Galatz.

Le Comité consigna ses observations dans un rapport

présenté le 2 juillet 1925 à la Commission consultative. Selon ses conclusions, les pouvoirs de la Commission européenne doivent s'exercer de Galatz jusqu'à l'amont de Braïla dans les mêmes conditions que de Galatz à la mer. Celles-ci ne sont d'ailleurs pas, de l'avis du Comité, déterminées par l'article du Traité de Londres de 1883 étendant la compétence de la C. E. D. jusqu'à Braïla, mais par des usages ayant une valeur juridique par le seul fait qu'ils ont pu s'établir et se maintenir d'une façon continue du consentement unanime de tous les Etats intéressés. Or la pratique d'avant-guerre, dans le secteur contesté, a été l'exercice des pouvoirs de juridiction par la Commission européenne. A cette pratique, les délégués ont tacitement mais formellement acquiescé en ce sens qu'un « *modus vivendi* », observé de part et d'autre, stipulait que l'action de la Commission s'étendait en fait et de toute manière jusqu'à l'amont de Braïla. En ce qui concerne les ports, le Comité estimait que la limite entre les compétences nationale et internationale ne devait pas être une limite matérielle géographique, mais une démarcation basée sur la distinction entre les affaires de navigation et les affaires de port proprement dites.

Il était enfin d'avis que la question subsidiaire de la limite aval du port de Galatz ne se posait pas.

Le 30 juillet 1925, la Commission consultative adopta les conclusions du rapport de son Comité et invita les Gouvernements intéressés à étudier ses suggestions.

Il fut également entendu que le Président de la Commission consultative convoquerait à des séances communes les délégués à la C. E. D. et les membres de son Comité. Lors de la réunion, les délégués anglais, français et italiens se déclarèrent prêts à accepter le système judiciaire proposé par le Comité et à soumettre le différend à la Cour Permanente en cas d'échec des négociations de conciliation. Seul le Gouvernement roumain refusa de soumettre le différend à la Cour, pour arrêt, prétendant qu'elle ne pouvait être consultée que « pour avis ».

Le 18 septembre 1926, les quatre Gouvernements se mirent d'accord pour prier le Conseil de la Société des Nations, de soumettre pour avis, à la Cour, les trois questions suivantes :

« Dans l'état actuel du droit, la Commission européenne du Danube possède-t-elle les mêmes compétences pour le secteur Galatz-Braïla que pour le cours du Danube en aval de Galatz ? Si elle ne possède pas ces mêmes compétences, en possède-t-elle certaines ? Lesquelles ? et qu'elle est la limite amont de ces compétences ?

« Au cas où la Commission européenne du Danube posséderait sur le secteur Galatz-Braïla, soit les mêmes compétences que sur le secteur à l'aval de Galatz, soit certaines compétences, ces compétences s'exercent-elles sur une ou plusieurs zones territorialement définies et correspondant à tout ou partie du chenal

navigable à l'exclusion d'autres zones territorialement définies et correspondant à des zones de port soumises à la compétence exclusive des autorités roumaines. Au cas contraire, selon quel critère de nature non territoriale, doit être fait le départ entre les compétences respectives de la Commission européenne du Danube et des autorités roumaines.

« Dans le cas où il résulterait que la réponse donnée au § 1 que la Commission européenne soit ne possède pas de compétence dans le secteur Galatz-Braïla, soit ne possède pas dans ce secteur les mêmes compétences que dans le secteur à l'aval de Galatz, à quel point précis doit être établie la ligne de démarcation ? »

Les quatre Gouvernements convenaient en outre que si dans les six mois qui suivront l'avis de la Cour, les négociations engagées entre eux n'avaient pas abouti, la procédure de conciliation serait close.

Par une résolution du 9 décembre 1926, le Conseil de la Société des Nations, décida de soumettre « pour avis » le différend à la Cour permanente. Cette résolution fut prise sur la base de l'Arrangement du 18 septembre 1926.

La Cour a reçu jusqu'au 12 avril 1927 les mémoires des Gouvernements intéressés et jusqu'au 15 septembre 1927 leurs contre-mémoires. En outre, ceux-ci déclarèrent devoir présenter des exposés oraux et ils nommaient des délégués à cet effet.

La Cour tint séance du 6 au 13 octobre 1927.

Les arguments du mémoire français

Le Gouvernement français prétend d'abord que si la Roumanie n'a pas formellement reconnu le Traité de Londres de 1883, elle a toutefois accepté tacitement les dispositions de ses articles 1 à 6, reconnaissant ainsi d'une manière implicite leur introduction dans le droit public européen. En 1883, la Roumanie ne soulevait aucune objection à l'extension de la Commission européenne jusqu'à Braïla. Sa résistance visait seulement le règlement pour le secteur Portes-de-Fer-Galatz : elle ne voulait pas d'une Commission mixte soumise à la prépondérance de l'Autriche-Hongrie.

La Roumanie n'a pas, cependant, contesté la valeur de l'accord intervenu le 23 avril 1883 pour assurer la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne, qui devaient expirer le 24 avril 1883, jusqu'à ce que le Traité de Londres fût ratifié et entré en vigueur, ce qui eut lieu en septembre 1883. Ainsi, la Roumanie n'a pas contesté ni cet accord, ni les pouvoirs de la Commission pendant cette période. Elle applaudit même à la prorogation de ces pouvoirs et participe à l'administration de la partie russo-roumaine du bras de Kilia, reconnaissant ainsi les clauses du Traité de Londres qui retiraient ce bras de la compétence de la Commission européenne.

Enfin le traité du 28 octobre 1920, relatif à la Bessarabie, replace, par son article 7, le bras de Kilia sous

la juridiction de la Commission. Cet argument prouve donc également qu'il échappait à la juridiction de celle-ci en vertu du Traité de Londres et que, par là, la Roumanie bénéficiait de ce traité.

Ces faits lui retirent donc le droit de se refuser à reconnaître l'article 1^{er} étendant les pouvoirs de la Commission jusqu'à Braïla. Ce ne sont d'ailleurs pas là les seuls arguments en faveur de l'acceptation tacite par la Roumanie du Traité de Londres.

Le Règlement de Police et de Navigation, qui a toujours été adopté à l'unanimité par la Commission européenne, contient de nombreuses dispositions applicables entre Galatz et Braïla. Il en est de même pour le Guide du Navigateur qui stipule que l'exercice de la police fluviale sera assuré par quatre surveillants entre Braïla et Soulina.

Ainsi, l'article 35 du règlement prescrit aux navigateurs de ralentir au passage « des ports de Braïla, Galatz... » Les articles 101 et suivants, qui rendent obligatoire le pilotage entre Soulina et Braïla, prescrivent aux pilotes « de dresser procès-verbal de toutes les contraventions commises en leur présence et dont ils auraient pu avoir connaissance et de toutes les infractions aux règlements qu'ils auraient pu constater en cours de route ».

Enfin, l'Instruction spéciale à l'Inspecteur de la navigation met sous ses ordres pour l'assister dans l'exercice de la police fluviale « quatre surveillants

préposés chacun à la surveillance de quatre sections déterminées du fleuve dont la dernière s'étend du 34^e milliaire jusqu'à Braïla ». Par contre, l'article 1^{er} du règlement prévoit que « l'exercice de la navigation sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, est placé sous l'autorité de l'Inspecteur de la navigation et du Capitaine du Port de Soulina ». Ce sont d'ailleurs précisément ces discordances qui ont provoqué en 1924 les demandes d'instructions de la part du nouvel inspecteur de la navigation — origine du conflit qui nous intéresse.

La Commission européenne a exercé ses pouvoirs de juridiction sur le secteur Galatz-Braïla au su des délégués roumains. De plus la compétence technique que la Roumanie lui reconnaît seulement sur ce secteur, implique par elle-même la compétence juridique. Il faut que les pilotes et que les agents de la Commission puissent exercer leurs fonctions en pleine indépendance de l'autorité territoriale, tel que l'a voulu l'article 53 du traité de Berlin. Et lorsqu'elle procède à des travaux entre Galatz et Braïla, ce droit lui est reconnu, il faut qu'elle puisse édicter des Règlements pour que l'exercice de la navigation n'entrave pas l'exécution de ces travaux.

D'autre part, l'article 346 du traité de Versailles prévoit que la Commission européenne exercera à nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre et l'article 6 du Statut stipule que sa compétence s'étendra jusqu'où commence celle de la Commission internatio-

nale : Braïla aux termes de l'article 9 du même statut. Il était donc important de rechercher la situation de fait avant la guerre.

Le Comité spécial de la Commission consultative et technique a étudié les dossiers judiciaires invoqués de part et d'autre, pour établir par qui la juridiction était exercée en fait sur ce secteur. Il a conclu que la Commission européenne y exerçait, en fait, avant la guerre, les mêmes pouvoirs indissolubles de réglementation et de juridiction que sur le Bas-Danube. Les faits infirment donc la distinction établie par le Gouvernement roumain entre la compétence technique qu'il reconnaissait à la Commission et la compétence juridique qu'il lui refusait.

Enfin l'article 6 du Statut du Danube avait fait l'objet d'un Protocole interprétatif émanant des délégués à la Commission européenne qui le précisait en définissant le régime de fait sous lequel cette Commission fonctionnait avant la guerre. Ce protocole ne lui reconnaissait qu'une compétence technique à l'exclusion de toute compétence juridique, sur le secteur Galatz-Braïla stipulant « qu'il demeure entendu que la Commission, entre ces ports, continuera comme par le passé à entretenir le chenal navigable et son service de pilotage ».

Mais le Protocole interprétatif n'est pas un acte émanant de la Conférence elle-même mais de la C. E. D. et le fait que trois de ses délégués étaient en même

temps plénipotentiaires à la Conférence de Paris, ne change en rien le caractère de cet acte qui n'est pas un engagement international. De plus il n'a pas été compris dans les instruments de ratification de la Convention du Danube et il n'a pas été enregistré, aux termes de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations.

Il ne peut donc pas être considéré comme une interprétation authentique et obligatoire de l'article 6 du statut.

En ce qui concerne la compétence de la Commission européenne à l'égard des ports — seconde question posée à la Cour — le Gouvernement français prétend que, dans les textes régissant le Danube, il n'y a pas de dispositions plaçant le chenal dans le domaine de la Commission et les ports dans celui de l'autorité territoriale. Ceux-ci confient à la Commission le soin d'assurer la libre navigation. Or le terme « navigation » comprend à la fois le fait pour les navires de se déplacer sur le fleuve et aussi le transport des marchandises du point de chargement à leur destination.

De plus, l'article 109 du traité de Paris de 1856 stipule que « la navigation ... sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations ».

C'est donc bien la navigation commerciale qui est visée avec toutes les opérations qu'elle comporte. Puisque l'exercice de la navigation est mis sous la surveillance et la juridiction de la Commission européenne, les opérations effectuées dans les ports aussi bien **que dans le** chenal doivent tomber sous sa compétence. D'ailleurs, en ce qui concerne la navigation sur le Rhin, la Commission centrale a souvent statué sur des infractions aux Règlements qui s'étaient produites, non seulement sur le Rhin lui-même, mais encore dans les bassins intérieurs des ports et sur des affluents qui ne sont pas soumis comme tels à sa juridiction, mais qui sont considérés, sur certains points, comme parties intégrantes des ports rhénans.

D'autre part, l'article 2 de l'Acte Additionnel de 1881 paraît également impliquer que la compétence de l'Inspecteur de la Navigation s'étend également dans les ports puisque l'on excepte spécialement celui de Soulina. Si l'un d'eux a donc été expressément exclu, c'est que l'on admettait que le terme « fleuve » comprenait aussi les ports et par conséquent ceux qui n'ont pas été nommés.

Enfin, d'après les constatations faites par le Comité spécial, dans les ports de Galatz et de Braïla, la Commission européenne n'était compétente que pour les navires en cours de route et les autorités roumaines pour ceux mouillés dans ces ports. Donc avant la guerre, il n'y avait pas de limite géographique à ces compé-

tences, mais une discrimination résultant de la nature des opérations. En conséquence, le Gouvernement français estime que la Commission est compétente depuis le moment où le navire quitte le port jusqu'à celui où il s'y arrête et l'Etat roumain pour toutes les opérations faites par le bâtiment pendant son stationnement dans le port.

Quant à la troisième question posée à la Cour, celle de la fixation de la limite de la Compétence de la Commission, le Comité spécial, en raison de son caractère subsidiaire, ne s'était pas prononcé.

Se basant sur l'article 4 de l'acte additionnel de 1881 « le produit des taxes perçues par la C. E. D. ne peut servir à couvrir des frais de travaux ou des dépenses administratives se rapportant à la section du fleuve en amont de Galatz », le mémoire français conclut que cette limite doit être fixée en amont de Galatz.

Les arguments du Mémoire roumain

Tout d'abord, le mémoire présenté par le Gouvernement roumain s'empresse de faire siennes les conclusions du Comité spécial déclarant qu'il ne peut être fait état contre la Roumanie des dispositions de l'article 1^{er} du Traité de Londres puisqu'elle n'y a jamais adhéré et qu'elle n'a jamais cessé de protester contre la tentative extraordinaire de certaines grandes Puissances de diminuer, sans son assentiment, ses droits souverains sur une des plus importantes portions du Danube.

Il estime que si l'on a pu admettre qu'il a acquiescé tacitement à certaines dispositions du traité de Londres, il est difficile de conclure qu'il l'a admis intégralement et s'il a appliqué certaines de ses clauses c'est par pure coïncidence et non par concordance.

Quant à la compétence technique qu'il aurait concédée à la Commission européenne sur le secteur Galatz-Braïla, ce n'est que par simple désir d'uniformiser la signalisation, le balisage et le pilotage sur le Bas-Danube. Mais c'est là une concession d'ordre strictement technique qui n'a jamais sous-entendu en faveur de la Commission un droit de juridiction quelconque.

Le mémoire roumain tire ensuite argument de ce que le Règlement de 1881 qui est intitulé « Règlement de navigation et de police applicable à la partie du Danube comprise entre Galatz et les embouchures » ne contient, en particulier aux articles 1 et 3, que des dispositions applicables en aval de ce port — le terminus de Braïla n'étant spécifié que pour l'obligation de pilotage et l'activité des surveillants.

De même l'article 52 du traité de Berlin n'autorise les stationnaires à remonter le Danube que jusqu'à Galatz.

Enfin, lors des négociations du statut du Danube, la Roumanie proposa à l'Angleterre, à la France et à l'Italie d'étendre la compétence de la Commission internationale jusqu'en aval de Galatz. Celles-ci refusèrent, mais la Roumanie s'opposa également à recon-

naître à la Commission européenne, sur le secteur Galatz-Braila, des droits supérieurs à ceux qu'elle lui avait consentis volontairement auparavant. Finalement, par un compromis, la Roumanie avait reconnu formellement cette compétence technique qu'elle n'avait alors reconnue que d'une manière tacite et les trois gouvernements reconnaissaient également au gouvernement roumain la compétence juridique que la Commission européenne se plaisait à ignorer toutes les fois qu'elle pouvait le faire.

C'est alors que le délégué roumain eut l'idée du Protocole interprétatif par lequel la Commission européenne préciserait elle-même l'étendue exacte des pouvoirs tels qu'elle les exerçait avant la guerre et qui servirait d'interprétation à l'article 6 du Statut.

Or le gouvernement roumain accorde à ce Protocole une valeur juridique autrement importante que celle que lui reconnaissent les trois autres Gouvernements. D'après lui, la Commission européenne aurait été invitée par le Conseil suprême des Alliés à la Conférence du Danube pour être consultée sur toutes les questions pouvant l'intéresser. Elle y était donc représentée en tant qu'institution organisée et ses avis étaient valables lorsque tous ceux de ses membres présents à Paris, quel que soit leur nombre, avaient délibéré.

Le mémoire roumain s'attache aussi à ce fait qu'au lendemain de la Conférence de Paris, les délégués de Grande-Bretagne, de France, d'Italie et de Roumanie

se mirent au travail pour départager les droits des parties en cause sur les bases adoptées par le statut : exercice par la Roumanie sur le secteur Galatz-Braila, des droits de juridiction pleine et entière, la Commission européenne continuant exclusivement à accomplir des travaux sur le chenal navigable et à assurer le pilotage. En 1922, un arrangement conclu sur ces données fut adopté par la Commission, mais il ne put jamais être mis en vigueur en raison de l'impossibilité d'un accord sur le point qui eût dû servir de limite à la compétence de celle-ci.

En outre de tous ces arguments, il ne faut pas manquer de souligner le caractère particulièrement âpre des critiques adressées à la Commission par le mémoire roumain. « Toute cette affaire ne serait, dit le délégué de ce pays, que le désir ardent de la Commission européenne du Danube, d'étendre ses droits de juridiction, par un travail sournois témérairement poursuivi, d'obtenir une satisfaction d'amour-propre et de faire aboutir des visées territoriales. » On conçoit vraiment mal une telle passion sous la plume d'un diplomate ! Mais ce n'est pas tout. « Le caractère moyenâgeux, la jalousie féroce et l'ambition qui est à la base de toute l'œuvre de la Commission européenne et sa poursuite de buts orgueilleux », voilà comment la Roumanie se montre reconnaissante des bienfaits considérables que lui apporta l'œuvre de cette institution !

**Les considérants de l'Avis de la Cour permanente
de Justice internationale**

L'avis de la Cour s'appuie tout d'abord sur l'article 41 du statut du Danube stipulant que « tous traités, conventions, actes et arrangements relatifs au régime des fleuves internationaux en général et au Danube et à ses embouchures en particulier, sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par le statut lui-même ». Plus spécialement pour la Commission européenne, l'article 5 déclare « qu'elle exerce les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Il n'est rien changé aux droits, attributions et immunités qu'elle tient des traités, conventions, actes et arrangements internationaux relatifs au Danube et à ses embouchures ». Enfin (art. 6) « la compétence de la Commission européenne s'étend dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification à ses limites actuelles, sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale : Braïla (art. 9).

Le Gouvernement roumain prétendant qu'il faut interpréter « dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification à ses limites actuelles » à l'aide des travaux préparatoires du statut, la Cour estime que les travaux préparatoires d'un texte ne sauraient être invoqués pour en changer son sens naturel.

La Roumanie soutient également que l'article 6 du statut doit être examiné conjointement avec le Protocole interprétatif et que cette juxtaposition fait ressortir qu'entre Galatz et Braïla, la Commission n'avait pas de pouvoirs juridictionnels. La Cour pense que si cette interprétation roumaine de l'article 6 est fondée, la portée du Protocole dépasse de beaucoup celle de l'article lui-même et qu'une telle extension du statut ne saurait lier les Parties que si elles considèrent le Protocole comme une interprétation authentique du statut ou si la Commission, en tant que telle, était habilitée à définir les limites de sa propre compétence en vertu d'une décision prise par elle-même. Au contraire la Cour estime que le Protocole interprétatif n'est pas un accord international entre les Puissances contractantes. Il ne saurait être non plus considéré comme une décision de la Commission modifiant le statut, car celle-ci n'avait été invitée à la Conférence qu'à titre consultatif et technique. D'ailleurs, même si le Protocole pouvait être considéré comme une décision de la Commission, celle-ci n'avait pas qualité pour renoncer à des fonctions qui lui avaient été confiées par des traités internationaux en vigueur. La Cour ne peut donc pas considérer le Protocole comme partie intégrante des travaux préparatoires.

Enfin, en ce qui concerne le projet d'arrangement de 1922, elle estime qu'il n'y a pas lieu de le retenir puisqu'il n'a pas été signé.

Selon les considérants de l'avis, même si avant la guerre, la compétence de la Commission européenne, entre Galatz et Braïla, reposait sur une simple tolérance l'article 6 du statut l'a transformé en un droit. D'autre part, en ce qui concerne les pouvoirs techniques, selon la thèse roumaine, que la Commission aurait exercés, la Cour accepte purement et simplement les constatations de fait du Comité spécial de la Commission consultative et technique et conclut « qu'en fait, la pratique d'avant-guerre, dans le secteur Galatz-Braïla, a été l'exercice de pouvoirs de juridiction de la Commission européenne ».

Elle déclare, d'autre part, qu'on ne saurait attacher d'importance décisive au fait que le Règlement de 1911 (art. 1 et 3) ainsi que les Instructions de 1913 contiennent plusieurs clauses qui semblent indiquer que les pouvoirs de la Commission ne devaient s'exercer qu'en aval de Galatz.

Quant à la limite amont de la compétence de la Commission, la Cour est d'avis qu'elle doit être fixée immédiatement en amont de Braïla, car la navigation sur un fleuve doit comprendre aussi celle jusque dans la zone à atteindre.

Pour la seconde question posée par la Requête de la Société des Nations, à l'argument roumain de la nature territoriale des compétences respectives de la Commission et de la Roumanie, l'avis de la Cour oppose qu'il ne se fonde sur aucun texte en vigueur et

aussi ce fait que pareil système n'a jamais été reconnu dans le régime d'autres fleuves internationaux. La compétence de la Commission ne saurait d'ailleurs être interrompue par des sections de port soumises à l'autorité territoriale. Pour permettre un tel démembrement, il faudrait une disposition expresse, or, au contraire, l'article 3 du statut stipule que le cours du Danube sera soumis, sur son parcours entier, à l'autorité de l'une ou l'autre commission. Les faits confirment d'ailleurs l'opinion de la Cour, puisque 36 sentences ont été rendues par la Commission européenne en rade soit de Galatz soit de Braïla.

La ligne de démarcation, dans ces deux ports, entre les compétences respectives de la Commission et des Autorités territoriales, est de nature non territoriale, car la notion de navigation comprend à la fois le mouvement des navires, surveillé par la Commission, et le contact établi par les navires avec l'organisation économique et les moyens de communications du port de destination ou de départ, relevant de la compétence des autorités territoriales. En conséquence, la Cour s'est arrêtée au critère suivant : Le pouvoir de réglementer et la juridiction dans les ports de Galatz et de Braïla, appartiennent aux autorités roumaines, le droit de surveillance en vue d'assurer la liberté de la navigation et l'égalité des pavillons revenant à la Commission européenne.

Quant à la troisième question de la Requête, la Cour,

ayant conclu sur la première, que la Commission européenne possède sur le secteur Galatz-Braïla, les mêmes compétences que sur les autres parties du Danube maritime, elle a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu pour elle de la trancher.

L'Avis de la Cour permanente de Justice internationale

Par neuf voix contre une, la Cour, le 8 décembre 1927, a été d'avis :

1° A) Que selon le droit en vigueur, la Commission européenne du Danube possède sur le secteur du Danube maritime s'étendant de Galatz à Braïla les mêmes compétences que sur le secteur à l'aval de Galatz.

B) Que ces compétences s'étendent au port de Braïla inclus.

2° A) Que les compétences de la Commission européenne du Danube s'étendent sur la totalité du Danube maritime et ne sont pas exclues de zones territorialement définies et correspondant à des zones de port.

B) Que la ligne de démarcation entre les compétences respectives de la Commission européenne du Danube et des autorités roumaines dans les ports de Galatz et de Braïla, doit être fixée conformément aux critères suivants :

D'une part, la navigation au sens de mouvement des navires en tant que partie de leur voyage : la Commission européenne du Danube étant également com-

pétente en ce qui concerne la navigation dans un port, qu'il s'agisse de navires en transit ou prenant ou quittant leurs mouillages — savoir : dans la mesure de la navigation ainsi comprise;

Et d'autre part, l'obligation d'assurer la liberté de la navigation et le traitement égal des pavillons, la Commission européenne, étant également, pour ce qui est des ports, compétente pour exercer la surveillance inhérente à cette obligation.

3° *Qu'il n'est pas nécessaire de donner une réponse à la question N° 3.*

L'opinion de M. Negulesco

M. Negulesco, juge suppléant, ne pouvant se rallier aux conclusions de la Cour, après avoir donné son opinion individuelle, est arrivé aux propositions suivantes :

1° Que selon le droit en vigueur, la Commission ne possède aucune compétence sur le secteur Galatz-Braïla et que ses compétences s'étendent sur le Bas-Danube jusqu'à l'aval de Galatz, à l'exclusion de ce port.

2° Que le secteur Galatz-Braïla et le chenal navigable qui traverse les ports de Galatz et de Braïla sont soumis à la compétence de la Commission internationale du Danube.

3° Que la ligne de démarcation entre les compétences de la Commission européenne et de la Commission internationale doit être placée au milliaire 71 1/2 (confluent du Danube et du Pruth).

CHAPITRE VI

L'OPINION ROUMAINE ET LA COMMISSION EUROPÉENNE

Il ne faudrait pas croire que les véhémentes critiques que nous avons rencontrées dans le Mémoire roumain n'étaient dues qu'à la passion apportée par le délégué de Roumanie dans le débat. Il y a lieu au contraire de les relever comme un reflet de l'opinion publique de ce pays à l'égard de la Commission européenne.

En effet, la Roumanie admet très bien que la Commission ait été créée en 1856, à une époque où la Turquie, maîtresse des bouches, était incapable d'effectuer les travaux nécessaires pour assurer l'entretien de la navigabilité du fleuve. De plus, à ce moment, la Russie était menaçante et elle était bien décidée à n'apporter aucune amélioration aux embouchures pour ne pas porter atteinte à l'activité de son port d'Odessa.

Mais à l'heure actuelle, la Roumanie est seule maîtresse du Bas-Danube; la Russie s'en trouve éloignée définitivement et l'Autriche-Hongrie est par trop affaiblie des suites de la guerre pour songer à y rétablir son an-

cienne suprématie. A son avis, les conditions politiques qui avaient nécessité l'institution de la Commission Européenne ont disparu et le Traité de Versailles ainsi que les autres Traités auquel il a servi de modèle ont commis une grave erreur en la rétablissant. Elle considère son existence comme une anomalie et une entorse au droit international par l'amoindrissement qu'elle impose à son autorité territoriale.

La Roumanie aurait voulu unifier le régime de la Commission Européenne avec celui de la Commission Internationale : il n'y aurait plus eu qu'une seule réglementation sur le Danube d'Ulm à la mer Noire et la Commission Européenne bien que maintenue n'aurait été qu'une émanation de la Commission Internationale. Ce sont d'ailleurs les conclusions auxquelles M. Négulesco avait abouti lors des débats de La Haye.

Après l'avoir condamnée au point de vue politique, la Roumanie n'est pas plus tendre à son égard au point de vue technique.

A la suite de la guerre, pendant laquelle tous les travaux d'entretien du chenal furent abandonnés, la Commission eut beaucoup de peine à rétablir une profondeur convenable à l'embouchure de Soulina. Parfois même, la barre était telle que la navigation s'en trouvait suspendue, causant évidemment des pertes au commerce d'importation et d'exportation roumain. De là, il n'y a qu'un pas pour

accuser la Commission d'être la cause de la détresse économique du pays et la Roumanie n'a pas hésité à le franchir. Elle a été même plus loin, beaucoup plus loin, puisque, dans une Conférence, on a été jusqu'à parler d'un complot entre certain chef de gouvernement et les fonctionnaires de la Commission Européenne pour la création, aux embouchures, de bancs de sable artificiels destinés à obstruer le chenal et à interdire la navigation sur le Bas-Danube !

A ces exagérations et à ces écarts de langage, on peut répondre que si le commerce roumain n'avait souffert que des inconvénients occasionnés par le manque de profondeur aux embouchures du Danube, il serait encore bien florissant.

Peu à peu lorsque la Roumanie sortira de l'état de crise économique qu'elle traverse, les esprits impartiaux reconnaîtront combien elle a été injuste dans ses accusations contre la Commission Européenne.

Estimant que les travaux exécutés par la Commission ont été beaucoup trop lents et que celle-ci se trouve parfois complètement débordée et incapable de réagir efficacement contre les ensablements du bras de Soulinia, la Roumanie se considère comme parfaitement capable d'exécuter seule les travaux d'amélioration des bras du Danube. Elle cite à cet effet les ouvrages remarquables de son Service hydraulique ainsi que les grandes œuvres qu'elle a menées à bien : port de Cernavoda, pipe line Plœsti-Constantza, port de Constantza.

La réponse à toutes ces critiques d'ordre technique, il faut la rechercher dans l'œuvre accomplie, depuis 1856, par la Commission Européenne et qui constitue, à l'heure actuelle, l'argument le plus sérieux pour la perpétuité de l'institution qui pût la mener à bien, au milieu de difficultés sans nombre.

CHAPITRE VII

LE TRAFIC DANUBIEN DE LA ROUMANIE APRÈS-GUERRÉ

Aucune statistique générale ne donne la possibilité d'établir d'une façon précise le mouvement des transports sur le Danube mais les chiffres donnés par les Compagnies de navigation et par les différents Etats, bien qu'ils ne soient pas toujours concordants, permettent de se rendre compte, d'une façon toute approximative, de l'importance du trafic danubien.

Bien que la guerre des Balkans ait affecté sensiblement le mouvement des marchandises sur le fleuve, celui-ci n'a guère atteint en 1923 et en 1924 que 56 % du trafic d'avant-guerre. Toutefois, le premier semestre de 1925 accusait une augmentation de 150 % par rapport à la période correspondante de 1924. La raison de cet accroissement réside dans les quantités très importantes de maïs expédiées sur Galatz et Braïla par le Royaume S H S pour être exportées vers les ports anglais de la mer du Nord. En ce qui concerne la Roumanie, les Sociétés N F R et S R D ont transporté 481.259 tonnes

de marchandises en 1923 et 399.479 tonnes en 1924 (1^{er} semestre). Quant au cabotage effectué entre les ports roumains par les pavillons français, anglais et roumain, son trafic passait de 849.636 tonnes en 1923 à 450.255 au cours du premier semestre 1924.

Pour le transport des voyageurs, il ne peut y avoir de comparaison absolue entre la période d'avant-guerre et celle d'après-guerre. Toutefois, en Roumanie, les services assurés par les principales Compagnies de navigation étaient après la guerre beaucoup plus réduits qu'avant.

Avant la guerre, la plus grande partie des transports danubiens était entre les mains de Compagnies autrichiennes et hongroises, sauf pour la partie du fleuve en aval des Portes de Fer où les Compagnies roumaines et grecques leur faisaient une vive concurrence.

Après la guerre, cette situation s'est profondément modifiée. Les Compagnies austro-hongroises ont perdu de grandes quantités de navires au profit de la Roumanie, de la Serbie et de France. C'est ainsi qu'en vertu de la décision de l'arbitre américain Walker Hines, la « Danube Navigation Co limited » a dû céder contre une indemnité de 10.314.929 fr. suisses, 11 vapeurs, 6 remorqueurs et 104 chalands, à la Roumanie, à la Serbie et à la Tchéco-Slovaquie.

A l'heure actuelle, les transports fluviaux sont répartis de telle façon que le trafic sur le Danube est entre les mains d'un nombre d'entreprises importantes de

navigation considérablement plus grand qu'avant la guerre; chacune d'entre elles ayant une organisation séparée, des installations et des agences dans les ports importants qu'elles desservent, leur administration et leur exploitation comportent donc de nombreux services qui font double emploi.

Depuis la guerre, l'utilisation du Danube a pris un caractère beaucoup plus international qu'avant et les pavillons français, italien, néerlandais, anglais et belge flottent aujourd'hui aussi bien en aval qu'en amont des Portes de Fer.

La flotte danubienne est d'un quart plus importante qu'en 1911. Les installations dans les ports, sauf en ce qui concerne les ateliers et les pontons, sont soit les mêmes soit plus importantes. Cependant le trafic sur le Danube a diminué de très notable façon, il faut donc utiliser au mieux le matériel existant et éviter le gaspillage de capital et de main-d'œuvre.

C'est ainsi que les principales Compagnies de navigation du Haut et Moyen Danube viennent de constituer un cartel en vue de rationaliser leur exploitation et d'améliorer leur trafic. Cette association a réuni le Bayerische Lloyd de Ratisbonne, la Erste Donau Dampfschiffahrts A. G. et la Suddeutsche Donau Dampfschiffahrts de Vienne ainsi que la Königliche Ungarische Fluss und Seé Schiffarts de Buda-Pesth. Elle groupe 34 vapeurs, 92 trains de halage et 741 remorqueurs, soit une puissance de 58.000 HP et une capa-

citée de 510.000 tonnes. Toutes ces compagnies ont adopté un ensemble de tarifs uniformes et ont convenu de se prêter, mais dans un domaine très limité, une aide mutuelle.

En Roumanie, il n'y a pas eu d'ententes entre les différentes Compagnies de navigation pour établir des tarifs uniformes. Cependant un accord précis a été conclu entre les Compagnies roumaines (sauf la Compagnie d'Etat S. M. R.) en vue de la répartition des transports de céréales roumaines descendant le Danube et destinées à l'exportation. Chacune d'elles participe aux transports dans la proportion de son tonnage par rapport à l'ensemble du tonnage de toutes les autres.

La décroissance des transports danubiens est surtout due à la dépression économique qui sévit sur l'Europe Centrale et Orientale. Mais elle est particulièrement sensible dans les pays bas-danubiens en raison des nouveaux usages pratiqués après la guerre par la Serbie et la Roumanie. D'autre part, le morcellement de l'immense région libre-échangiste que constituait autrefois la monarchie austro-hongroise et qui se trouve aujourd'hui hérissée de frontières, n'est pas fait pour accroître le commerce entre ces Etats. Seuls, des traités de commerce pourraient améliorer cette situation et la navigation danubienne y gagnerait beaucoup. A ces deux causes de dépression, il faut également ajouter la baisse du pouvoir d'achat de la monnaie

roumaine, la pénurie des capitaux disponibles pour le commerce et l'industrie, le taux très lourd des impôts et d'une manière plus générale : l'instabilité des affaires, aggravée encore par les fluctuations des changes, les interdictions d'importation et d'exportation ainsi que par l'établissement de tarifs protectionnistes très élevés.

En outre de nouvelles voies commerciales sont venues concurrencer la voie du Danube. Après la guerre, les industries de l'Europe occidentale et septentrionale ont remplacé sur le marché oriental les produits de l'Europe Centrale. Aussi les marchandises arrivent-elles maintenant en Roumanie par mer alors qu'elles venaient autrefois par le Danube. De plus, les tarifs de fret maritime, très peu élevés, entre Galatz-Braïla et les ports de la mer du Nord, ont eu pour effet de provoquer un mouvement d'exportation des céréales vers la Belgique et l'Angleterre, alors qu'avant-guerre, ces produits remontaient le Danube à destination de l'Autriche et de l'Allemagne. Les chemins de fer également ont établi des tarifs spéciaux extrêmement bas au profit des lignes en concurrence avec les Compagnies de navigation danubiennes. C'est ainsi que la Tchéco-Slovaquie a intérêt à utiliser la voie ferrée la reliant à Trieste. De même la Hongrie qui ne veut pas abandonner Fiume où elle avait fait, avant-guerre, de grands frais, cherche de toutes façons à diriger son trafic

commercial vers l'Adriatique. La Serbie également, malgré la zone franche de Salonique, préfère tourner son activité vers Split.

Pour que le trafic danubien redevienne prospère, il faudrait tout d'abord simplifier les formalités douanières de façon à éviter les pertes de temps, et ensuite assurer une collaboration étroite entre les réseaux ferrés et les Compagnies de navigation du Danube. Au lieu de se concurrencer il faudrait que celles-ci s'approvisionnent mutuellement de marchandises à transporter. Mais jusqu'à présent les Compagnies de chemins de fer se sont montrées plus disposées à traiter avec d'autres compagnies ferroviaires qu'avec les sociétés de navigation. On ne délivre pas de connaissements directs fer et eau tandis qu'ils sont accordés pour des transports directs par voie ferrée avec d'autres pays. Or, le Danube a besoin d'être alimenté et c'est ce rôle que devraient remplir les compagnies de chemins de fer qui semblent au contraire travailler contre les intérêts du fleuve en établissant des tarifs extrêmement bas lorsque les marchandises sont acheminées par d'autres routes.

D'autre part, la nécessité s'impose pour les Compagnies de navigation d'améliorer leurs services. Il leur est nécessaire d'obtenir une meilleure utilisation de leurs chalands et de leurs remorqueurs. Elles doivent s'entendre entre elles pour fournir des convois complets aux remorqueurs et pour augmenter l'importance des

convois remorqués. Elles réaliseraient ainsi de sérieuses économies. Elles auraient également intérêt à s'entendre pour activer le chargement et le déchargement des chalands par une utilisation commune de l'outillage des ports et des ateliers de réparations.

Enfin, l'organisation de services touristiques pourrait contribuer à l'accroissement du trafic danubien.

D'une façon générale, le mouvement de la navigation sur le Danube est lié avec le crédit financier des Etats de son bassin, et il est à présumer que le jour où tous les froissements nés de la guerre se seront apaisés, les capitaux étrangers viendront à l'aide des pays riverains. Ceux-ci, à l'heure actuelle, ont besoin de beaucoup d'argent aussi bien pour leurs entreprises publiques que privées mais ils ne peuvent en trouver à des conditions acceptables.

De même lorsque ces pays seront revenus à des conditions économiques normales, le mouvement d'importation et d'exportation s'en trouvera favorisé. Mais, en attendant, nous assistons à un spectacle chaotique : chaque Etat se débattant au milieu de difficultés politiques et économiques, avant de pouvoir retrouver l'équilibre nécessaire au bon développement de ses relations avec ses voisins et à l'accroissement de sa prospérité nationale. En particulier, le jour où la Roumanie, aura vaincu les graves problèmes qui sont les conséquences de sa réforme agraire et de la chute de sa monnaie, elle pourra fournir à nouveau, à la naviga-

tion danubienne, des quantités importantes de céréales à exporter.

Transport des marchandises

Les exportations roumaines se sont élevées en 1924 à 25.968 tonnes à destination de l'Allemagne, à 232.612 t. pour l'Autriche, à 52.913 t. pour la Hongrie, à 52.903 t. pour la Tchéco-Slovaquie, à 86.113 t. pour la Serbie et à 114.527 t. pour la Bulgarie. En outre le cabotage entre les ports roumains représentait un tonnage de 647.607 tonnes.

Le total des marchandises exportées de Roumanie à destination soit de l'étranger soit d'autres ports roumains a donc atteint 1.212.643 tonnes au cours de l'année 1924.

Le pavillon roumain transportait 55.961 tonnes de marchandises en Autriche, 5.755 en Hongrie, 448 en Tchéco-Slovaquie, 799 en Serbie et 100.784 en Bulgarie. Il ramenait également dans les ports roumains 210.134 tonnes de marchandises provenant d'autres ports roumains, 22.348 de Bulgarie et 3.250 de Serbie, soit au total : 235.732 tonnes.

Donc, tant à l'importation qu'à l'exportation, 399.479 tonnes de marchandises avaient été transportées par des navires roumains.

Transport des passagers

Le transport des passagers sur le Bas-Danube, où il n'existe aucune autre voie de communication commence vers le 1^{er} avril et se termine au moment où le fleuve est gelé. La Compagnie N. F. R. assure les lignes : Galatz-Braïla, quatre fois par jouret dans chaque sens, Macin-Braïla deux fois par jour et dans chaque sens, Braïla-Soulina trois fois par jour et dans chaque sens. Elle assure également quatre lignes hebdomadaires dans chaque sens : Braïla, Toulcea, Ismaïl et Vilcov ; Braïla, Ismaïl et Kilia ; Galatz Silistrie et Galatz, Turnu Severin.

La Compagnie S. R. D. a créé un service journalier dans chaque sens entre Braïla et Vilcov.

Avant la guerre, les Compagnies D. D. S. G. et N. F. R. assuraient trois fois par semaine et dans chaque sens la liaison entre Braïla, Galatz Toulcea, Soulina.

Flottes fluviales

En général le même type de chaland est utilisé dans tous les secteurs du Danube, d'une contenance de 650 à 700 tonnes avec un tirant d'eau de 1 m. 90 à 2 m. 10.

Toutefois, les schlepps grecs utilisés en aval des Portes de Fer ont un tirant d'eau de 3 m. 20 environ et peuvent transporter de 1.000 à 1.500 tonnes de marchandises, mais ne pouvant remonter le fleuve en amont des Portes de Fer, ils sont exclusivement

réservés au trafic entre les ports roumains et bulgares

Sur le Danube supérieur, les remorqueurs sont des vapeurs à roues développant une puissance de 250 à 1.400 HP, tandis qu'en Roumanie la plupart sont des navires à hélice.

Une innovation heureuse et qui a donné d'excellents résultats a été l'introduction des chalands à moteur sur le Danube. Leur nombre augmente rapidement et il y a lieu de prévoir qu'on les utilisera de plus en plus pour le transport des cargaisons peu importantes ainsi que pour le transport du pétrole et de ses dérivés.

Les navires à voyageurs sauf ceux utilisés en aval de Braïla, sont des bateaux à roues de 1 m. 60 à 1 m. 70 de tirant d'eau.

En 1924 le parc flottant de la N. F. R. réunissait 19 navires à voyageurs, 23 remorqueurs, 151 chalands d'une contenance de 95.405 tonnes, 2 chalands à moteur et 12 tanks pour le transport des huiles de pétrole. Cette société, dont l'Etat est le propriétaire exploitant, possédait donc un total de 207 navires d'une puissance de 18.430 HP et d'une capacité de 101.207 tonnes.

D'autres compagnies étrangères de navigation assurent un service régulier dans tout le Bas-Danube accessible aux navires de haute mer. Les plus importantes sont : la Compagnie Frayssinet de Marseille, le Lloyd Triestino de Trieste, la Societa Italiana di Servizi Marittimi (Sitmar) de Gênes, la Furness Whith de Liverpool, la Byron SS Co de Londres, la Deutsche

Levante Linie de Hambourg, la Deutsche Orient Linie de Stettin, la Kœningklype Nederlandsch Stoomboet Maat Schappi d'Amsterdam et la Haleyez Line de Rotterdam.

Toutefois, seules, la Compagnie Frayssinet le Lloyd Triestino et la Sitmar, ont créé un service régulier de passagers et de marchandises et possèdent des installations permanentes de chargement et de déchargement dans les ports. Les autres Compagnies, ainsi que les Sociétés roumaines, utilisent les installations publiques d'outillage des ports.

Enfin, le Danube est également parcouru par les navires de guerre des puissances riveraines ainsi que par des petits avisos français et anglais.

Aides à la Navigation.

Le chenal navigable est signalé aux navigateurs par des bouées et des balises qui indiquent les barres, les bancs de sable et les changements de direction.

Des feux sont placés à l'extrémité des digues de Soulina ainsi que sur le rocher de Toulcea. Sur la rive droite du fleuve, entre Braïla et le Tchatal d'Ismaïl 5 feux fixes à acétylène permettent la navigation nocturne. Mais ce système d'éclairage est encore incomplet, et sauf par clair de lune, la navigation de nuit entre Braïla et la mer est dangereuse pour les grands navires. 35 feux supplémentaires seraient nécessaires pour compléter l'éclairage du Danube maritime.

Alors que la Commission européenne du Danube assure l'entretien du chenal entre Braïla et la mer, c'est le Service hydraulique roumain qui est chargé de la navigabilité en amont de Braïla. Il faut d'ailleurs reconnaître que son œuvre est digne d'éloges : il a dragué le chenal, péréé certaines rives, fait sauter les épaves, balisé et installé des échelles hydrométriques. Chaque jour il fournit aux navigateurs la cote des eaux aux principaux endroits du fleuve.

Pour mener à bien la tâche qui lui est dévolue, le Service hydraulique roumain dispose de 7 grues, de 15 chalands et de 14 remorqueurs.

Entre Galatz et le Tchatal d'Ismail, le Danube présente moins d'obstacles à la navigation que dans les secteurs situés en aval. Sa largeur est supérieure à 1.000 pieds et atteint souvent 3.000 et même 4.000 pieds. Les navires de 6.000 tonnes peuvent donc traverser cette zone à toute vitesse et en parfaite sécurité. La profondeur du chenal est d'ailleurs telle que des bâtiments de 15.000 tonnes pourraient y circuler. Mais en face de Toulcea, le fleuve se rétrécit, devient moins profond et un tourbillon dangereux vient encore accrotre les difficultés de la navigation. Enfin au Tchatal Saint-Georges, le navigateur voit s'ouvrir devant lui le bras de Soulina, véritable canal artificiel de 63 kilomètres de long, de 130 à 150 mètres de large et profond de 22 pieds. Mais il doit cependant réduire la vitesse de son navire pour ne pas dégrader les rives et ne pas gêner les autres bâtiments qu'il peut croiser.

Les entraves à la navigation.

Sur la section roumaine du Danube, le vent du Nord, Crivâtz, soufflant des plaines de Russie, donne parfois naissance à des vagues assez hautes pour gêner la navigation des petits bateaux. Aux embouchures, les tempêtes les plus sérieuses se produisent habituellement l'hiver, elles peuvent toutefois, même pendant la période de navigation, rendre difficile l'accès du chenal et obliger les dragues à suspendre leurs travaux.

Les brouillards et les brumes ne sont pas d'une grande gêne pour les navigateurs, ils diminuent toutefois, principalement au début du printemps et à la fin de l'automne, le nombre d'heures pendant lesquelles les bateaux peuvent naviguer.

Le principal obstacle à la navigation est surtout causé par le gel. Sur le Bas-Danube, la prise des glaces commence vers le 1^{er} décembre pour ne cesser que vers le 25 février. Mais le Danube ne gèle pas tous les hivers et c'est ainsi que la navigation ne fut pas interrompue en 1842-43, 1845-46, 1851-52, 1852-53, 1853-54, 1859-60, 1866-67, 1872-73, 1876-77, 1896-97, 1901-02, 1909-10, 1914-15-16, 1917-18, 1919-20, 1922-23 et 1924-25.

La Roumanie dispose d'ailleurs de six ports d'hivernage offrant un asile à 138 ou 225 chalands et remorqueurs suivant qu'ils sont chargés ou à vide.

L'avenir de la voie navigable Rhin-Danube

Sous le règne de Charlemagne, on avait eu déjà l'idée de relier le Danube au Rhin par le Mein et l'Altmühl. Ce projet fut réalisé en 1846 par l'ouverture à la navigation du Canal Ludwig.

A la fin de la guerre, une société, dont le siège est à Munich, la « Compagnie du Rhin, du Mein et du Danube », a entrepris la construction d'un canal du Rhin au Danube par le Mein, désirant relier la mer du Nord à la mer Noire via Cologne, Mayence, Francfort, Aschaffembourg, Bamberg, Braïla, Galatz et Soulina, par un canal long de 2.000 milles et accessible aux navires de 1.500 tonnes. Elle a commencé ses travaux en 1921.

A l'heure actuelle, ce canal est déjà utilisé jusqu'à Aschaffembourg et de Passau à Soulina. La section à aménager est donc encore de 380 milles.

Ce canal servant de passage transeuropéen, aurait un trafic annuel d'environ 10 millions de tonnes. Les contrées industrielles de l'Allemagne auraient une communication facile avec les districts agricoles de l'Europe orientale. Le charbon de la Ruhr pourrait ainsi être transporté à des prix inférieurs à ceux demandés actuellement par les compagnies de chemins de fer. Le pétrole de Galicie et de Roumanie serait rapidement envoyé dans les raffineries de l'Ouest. La bauxite de Hongrie et de Yougo-Slavie se trouverait

rapidement sur le marché allemand. Enfin, Soulina deviendrait le grand centre d'échange avec la Russie et l'Asie.

L'exécution complète du projet coûtera environ 35 millions de livres sterling et durera jusqu'en 1932.

Lors de sa constitution, la Société Rhin,-Mein,-Danube avait espéré réunir sur le marché américain les fonds nécessaires à l'entreprise. Mais cet emprunt n'a pu être conclu. La plus grande partie de son capital est entre les mains des Gouvernements allemand et bavarois, de villes, de syndicats et de sociétés diverses.

CHAPITRE VIII

LA NAVIGATION A L'EMBOUCHURE DE SOULINA

En 1856, avant l'exécution des travaux d'amélioration des bouches du Danube entrepris par la Commission européenne, le tonnage total des navires entrés dans le fleuve n'atteignait que 318.000 tonnes alors qu'il s'élevait en 1913 à 1.712.000 tonnes.

D'autre part, en 1909 et en 1910, 73 % de l'exportation des céréales de Roumanie et 47 % de l'importation des marchandises dans ce pays, se sont effectuées par les embouchures du Danube et pendant ces deux mêmes années, 70 % du commerce extérieur total roumain est passé par cette voie.

Ainsi si la Roumanie a vu son trafic s'élever de 179 millions de francs en 1860 à 1.261 millions de francs en 1911, c'est donc bien grâce aux travaux de la Commission.

Si l'on examine maintenant le nombre et le tonnage des navires entrés dans le Danube par la bouche de Soulina depuis 1860 jusqu'à 1913, on constate que si leur

nombre a diminué : 3491 en 1860, 1813 en 1883, 1141 en 1910 et 931 en 1913, leur tonnage a, par contre, considérablement augmenté, passant de 490.865 tonnes en 1860, à 658.063 tonnes en 1883, à 1.258.509 tonnes en 1900 et à 1.742.907 tonnes en 1913. C'est donc là une preuve irréfutable de l'approfondissement de la bouche et du bras de Soulina.

§ 1. La navigation en 1925-1926 et 1927.

En 1925, 847 navires, en y comprenant ceux chargés en rade de Soulina, sont sortis du Danube avec un tonnage de 1.403.317 tonnes. Ce furent principalement des navires grecs, anglais, italiens, roumains, allemands et français. Les taxes de navigation furent acquittées pour 1.400.752 tonnes.

En 1926, le trafic s'éleva : 964 bâtiments avec un tonnage de 1.662.932 tonnes sortirent du fleuve, acquittant des taxes pour 1.661.957 tonnes.

Par contre, en 1927, le nombre des navires diminua 806 au lieu de 964 en 1926, mais leur tonnage fut cependant supérieur à celui enregistré en 1925 : 1.491.741 tonnes. Les taxes furent acquittées pour 1.491.560 tonnes.

Au cours de ces dernières années, la faiblesse de la profondeur de la barre a amené les petits navires à supplanter les grands bâtiments. Ainsi en 1925, sur 46 vapeurs entrés dans le bras de Soulina, 20 d'entre eux ne dépassaient pas 600 tonnes. D'après M. Rossetti, délégué italien à la Commission européenne du Danube,

cette tendance serait due, d'une part, au peu de profondeur de la branche de Soulina et de l'autre à ce que la taxation des petits navires est beaucoup trop faible par rapport à celle des gros bateaux. Ainsi un navire de 600 tonnes paie 3.000 francs de taxes pour un voyage et par conséquent 12.000 francs pour 4 voyages, transportant au cours de ceux-ci 12.400 tonnes de marchandises, alors qu'un navire de 2.400 tonnes paie pour un seul voyage, 36.000 francs de taxes, soit trois fois plus.

Un avantage très net est donc réservé aux navires de faible registre. Mais le tarif des taxes de la C. E. D. ne doit pas être tenu pour seul responsable de l'abandon du Danube maritime par les grands vapeurs, car, en raison de la faible profondeur et de l'instabilité de la barre, le choix des petits bâtiments est presque devenu une nécessité. D'ailleurs il y a encore une raison plus forte qui explique la rareté des grands navires sur le Bas-Danube, c'est la faible quantité des marchandises à exporter. Un grand bâtiment, pour partir avec un chargement complet, est obligé d'attendre plus longtemps dans les ports de Galatz ou de Braila et en conséquence de payer des surestaries plus élevées que celles qu'un petit navire aurait à acquitter.

Il ne suffit donc pas que la barre de Soulina redevenue profonde, si l'on veut le retour des vapeurs de 2.500 et 3.500 tonnes sur le Bas-Danube, mais il faut encore que la crise économique qui sévit sur tous les Etats du bassin danubien, soit dissipée.

Bâtiments sur lest. — En 1925, 454 navires pour un tonnage de 762.075 tonnes sont entrés sur le lest par la bouche de Soulina, se dirigeant vers un port du fleuve et 67 pour un tonnage de 107.401 tonnes se sont arrêtés dans le port de Soulina.

A la sortie, 8 bâtiments (8.175 t.) sont partis d'un port en amont et 10 (10.808 t.) de Soulina.

En 1926, les statistiques font ressortir que 670 navires (1.117.786 t.) sont entrés pour aller dans un port d'amont et que 41 (67.615 t.) se sont ancrés à Soulina. A la sortie, 11 bâtiments (8.047 t.) sont partis d'un port du fleuve et 17 (13.766 t.) de Soulina.

Enfin en 1927, 517 navires (929.540 t.) se sont acheminés en amont de Soulina et 62 (115.281 t.) se sont arrêtés dans ce port.

A la sortie, 8 sont partis d'amont et 10 de Soulina, représentant un tonnage global de 24.107 tonnes.

Activité des Compagnies périodiques de Navigation.

— En 1925, 18 navires de la Compagnie Frayssinet (38.612 t.), 18 de la Sitmar (36.644 t.) et 20 du Lloyd Triestino (49.461 t.) sont sortis par l'embouchure de Soulina.

En 1926, la Compagnie Frayssinet a seulement envoyé dans le Bas-Danube 16 navires (58.639 t.), la Sitmar 21 (53.483 t.) et le Lloyd Triestino 17 (49.716 t.).

En 1927, ces mêmes compagnies ont envoyé dans les ports de Galatz et de Braïla respectivement 15, 21 et 18 navires représentant un tonnage de 37.733, 52.743 et 45.378 tonnes.

Bâtiments ayant chargé à l'embouchure de Soulina.

— En 1925, 61 navires (124.370 t.) ont chargé en totalité dans le port de Soulina; en 1926 : 36 (75.446 t.) et en 1927 : 55 (114.373 tonnes).

Pendant cette même période : 2 (4.811 t.), 7 (20.718 t.) et 5 (13.577 t.) navires ont chargé, partie dans le port, partie en rade.

En 1925, 714 bâtiments (1.140.421 t.) sont sortis du Danube ayant chargé en totalité en amont de Soulina, en 1926 : 877 (1.475.139 t.) et en 1927 : 728 (1 million 326.306 t.).

Au cours de ces années, 48, 29 et 10 navires ont chargé en partie dans les ports intérieurs du fleuve et en partie en rade.

En 1925, 22 navires entrés dans le Danube sur lest en sont ressortis également sur lest; en 1926 : 15 et en 1927 : 8.

Nationalité des navires sortis du Danube de 1918 à 1927. — La moyenne du nombre et du tonnage des navires des différentes nationalités sortis du Danube de 1918 à 1927, se répartit ainsi :

Allemagne	28.1	pour	49.748.4	tonnes
France	49.2	—	74.707.5	—
Angleterre	112.9	—	242.068.1	—
Grèce	191.2	—	239.918.5	—
Hollande	28.4	—	55.298	—
Italie	107.2	—	202.568	—
Roumanie	72.6	—	114.794.7	—
Russie	18.4	—	16.798.8	—

En 1925, 7 navires ont relaché à Soulina, en 1926 : 1 et en 1927, 2.

Naufrages et accidents dans le Fas-Danube. — Le nombre des navires naufragés ou accidentés dans le Bas-Danube s'est élevé à 17 en 1925, à 18 en 1926 et à 9 en 1927.

Quant aux naufrages ou accidents survenus à l'embouchure de Soulina, ils ont été de 4 en 1925 et de 3 en 1926. Il n'y en a pas eu à enregistrer au cours de l'année 1927.

Avant l'amélioration du bras et de l'embouchure de Soulina, de 1855 à 1860, soit pendant 5 années, il y avait eu 128 naufrages sur 15.679 navires sortis du Danube, accusant ainsi une proportion de 0,81 %.

Par contre de 1861 à 1927, nous n'enregistrons plus que 128 naufrages également mais pour un mouvement de 101.303 navires, ce qui donne une proportion de 0,13 %.

Parmi les naufrages qui se sont produits de 1861 à 1927, 32 ont eu lieu dans le fleuve, 7 dans le port de Soulina, 39 en rade et 50 le long de la côte loin du Delta.

En particulier, le nombre des naufrages dans la rade de Soulina est passé de 62 pendant la période 1855-60 à 39 pendant celle de 1861 à 1927, faisant tomber la proportion de 0,30 % à 0,04 %.

La Passe de Soulina en 1925-1926 et 1927. — La largeur de la passe a varié de 190 à 250 pieds en 1925, de 190 à 210 pieds en 1926 et de 200 à 210 pieds en 1927.

Au cours de ces mêmes années, sa profondeur a

oscillé entre 19 pieds 6 et 24 pieds et la vitesse de son courant a évolué en 1925, de 90 à 260 pieds, en 1926 de 132 à 460 pieds et en 1925 de 100 à 280 pieds.

Quant au bras de Soulina, sa profondeur a varié de 1926 à 1927 entre 22 à 24 pieds.

Opérations effectuées par la C. E. D.

Recettes de la Caisse de Navigation. — En 1925, la Caisse de Navigation de Soulina a perçu 4.620.261,07 francs-or de droits de navigation et 580 fr. 61 à titre d'amendes. Indépendamment de ces sommes, elle avait reçu 1.460 fr. papier à titre de dépôt.

En 1926, les droits de navigation ont atteint 5 millions 584.688 55 francs-or, les amendes 468 fr. 11 et les dépôts, 1.470 francs papier.

Enfin en 1927, ses recettes se sont élevées à 5 millions 030.392 francs-or de droits et à 261 francs-or d'amendes, soit au total à 5.030.653 francs or.

Mouvement de l'hôpital maritime de Soulina. — Le nombre des jours de traitement à l'hôpital de la Commission européenne a été de 6.476 en 1925, de 6.249 en 1926 et de 6.727 en 1927. Pendant ces mêmes années, le nombre des consultations gratuites a été respectivement de 7.137, de 7.257 et de 8.497. En 1925, 469 malades ont été admis à l'hôpital, en 1926, 599 et en 1927, 640.

Quant au lazaret pour maladies épidémiques, le nom-

bre des admissions a atteint : 18 en 1925 et 22 en 1926 pour 496 et 340 jours de traitement.

Condamnations prononcées par les agents de la C. E. D.

— L'Inspecteur de la navigation a infligé pour contraventions au règlement de police et de navigation en 1925 : 16 amendes se montant à 12.489 fr. 96, en 1926 : 18 pour 2.190 fr. et en 1927 : 2 pour 70 fr.

De son côté, le Capitaine du port de Soulina a prononcé respectivement 9, 25 et 4 amendes s'élevant à 1.200, 3.830, 37 et 500 fr. 36.

**L'exportation par l'embouchure de Soulina
au cours des années 1925-1926 et 1927**

Au cours des années 1925, 1926 et 1927, les exportations par l'embouchure de Soulina se sont élevées en tonnes, respectivement à : 69.580, 309.482 et 160.379 pour le blé; à 480, 32.885 et 4.269 pour le seigle; à 881.327, 782.590 et 958.012 pour le maïs; à 106.612, 457.075 et 525.118 pour l'orge; à 183, 23.003 et 38.122 pour l'avoine; à 62.817, 82.619 et 49.470 pour les haricots; à 6.619, 5.788 et 2.242 pour le millet; à 2.471, 5.516 et 2.154 pour la graine de colza et à 599, 4.693 et 2.548 pour la graine de chanvre.

Les quantités de bois exportées ont atteint en mètres cubes : 1.528.761, 1.423.108 et 1.058.353.

En 1925, 336 bœufs et en 1926, 349 ont été exportés par l'embouchure de la Soulina.

En outre, les exportations ont été en tonnes de :

1.205, 9.241 et 1.378 pour la farine; 294, 299 et 139 pour la colle forte; 3.810, 18.608 et 9.905 pour le ciment; 1.885, 12.051 et 20 pour les lentilles; 61, 998 et 687 pour les pois chiches et 7.967, 6.376 et 5.743 pour les marchandises diverses.

Par l'embouchure de Soulina ont été exportés également : de la cellulose, du cuivre, des petits pois, des pruneaux, du sucre, de la semence de courge, du son, des tourteaux, des vesces, de la moutarde, des noix, du charbon, du pétrole et des graines de tournesol.

Destination des marchandises exportées par l'embouchure de Soulina. — Les principaux pays importateurs des marchandises exportées de Roumanie par la bouche de Soulina sont : l'Allemagne, la Belgique, la France, la Grèce, la Hollande, l'Italie, puis la Syrie, la Turquie, l'Égypte et enfin l'Algérie et la Tunisie.

Transbordements effectués à Soulina. — Les transbordements entre les chalands du Danube et les vapeurs maritimes s'effectuent habituellement à Braïla et à Galatz. Toutefois, un certain nombre de ceux-ci ont lieu dans le port ou la rade de Soulina. C'est ainsi qu'en 1925-1926 et 1927, ils ont atteint en tonnes : pour le blé : 3.028, 15.639 et 14.390; pour le seigle : 473, 370 et 1.286, pour le maïs : 178.593, 97.607 et 125.184. Ce sont là de beaucoup les transbordements les plus importants; pour l'orge : 7.586, 42.467 et 42.444, pour les haricots : 5.397, 1.890 et 3.348.

Le nombre de mètres cubes de planches transbordés s'est élevé à 51.504 en 1925 et à 4.467 en 1927.

**Les importations par Soulina
en 1925-1926 et 1927**

En ce qui concerne les importations effectuées par l'embouchure de Soulina, il n'est pas possible d'en connaître les chiffres sauf en ce qui concerne le charbon et le pétrole.

	1925	1926	1927
	<i>en tonnes</i>		
Charbon anglais	39.211	13.550	21.106
— français	6.600	—	7.338
— allemand	2.812	—	—
— russe	1.497	—	900
— turc	24.076	12.434	11.877
Coke	21.423	26.081	37.816
Mazout russe	22.676	15.803	—
Briquettes françaises	—	2.418	—
Parafine russe	—	—	19.099

CHAPITRE IX

LE COMMERCE ROUMAIN

A la fin de la guerre, le commerce roumain était fort restreint mais il se développait sans cesse. La balance commerciale qui se soldait depuis 1922 par un excédent d'exportations est devenue déficitaire en 1925 par suite d'une mauvaise récolte, due à la sécheresse, en Bessarabie. Mais, dès 1926, l'exportation reprenait le dessus.

Avant la guerre, pendant la période 1911-1915, époque où la Roumanie était moitié moins grande qu'aujourd'hui, ses importations s'élevaient à 1.002.056 tonnes représentant une valeur de 526.969.182 lei-or et ses exportations à 3.765.234 tonnes pour 602 millions 320.489 lei.

Les exportations dépassaient donc les importations de près de 80 millions de lei. Son commerce s'exerçait surtout alors avec l'Autriche-Hongrie, l'Allemagne, la Bulgarie, la Russie, la Turquie, l'Angleterre, la Suisse, l'Italie et la France.

Pendant la guerre, le pays étant à peu près tota-

lement envahi par l'ennemi, son industrie naissante subit des pertes considérables. Tout de suite après la fin des hostilités, l'exécution de la réforme agraire vint jeter le trouble dans la production agricole. D'autre part, le retour à la mère patrie de la Transylvanie, de la Bessarabie et de la Bukovine diminuait les quantités de céréales exportables. De là le déficit passager de la balance commerciale, qui atteignait, à la fin de la guerre, presque un milliard de lei.

En 1926, la Roumanie importait 917.714 tonnes de marchandises valant 37.100 millions de lei et exportait 6.103.675 tonnes pour 38.223 millions. Son commerce total portait donc sur 7.021.389 tonnes représentant une valeur d'environ 75.323 millions.

Les importations d'après-guerre ont donc été nettement inférieures à ce qu'elles étaient avant la guerre. La Roumanie a en effet édicté de nombreuses interdictions d'importation, cherchant à satisfaire, par elle-même, à tous ses besoins et à éviter toute sortie de devises. Par contre les exportations, tout au moins à partir de 1922, dépassaient les chiffres d'avant-guerre. Au cours de l'année 1926, elle a exporté : 1.824.174 tonnes de blé, 25.843 têtes de bétail, 3.275.439 tonnes de pétrole et dérivés et 1.977.439 mètres cubes de bois.

La Roumanie exporte en effet des quantités considérables de produits forestiers (bois en grume, bois façonné, meubles) et sa capacité d'exportation pour ces produits a pris la place de l'ancienne monarchie aus-

tro-hongroise. En ce qui concerne le commerce du bétail, la Roumanie exportait beaucoup avant-guerre, mais le cheptel fut beaucoup appauvri par suite des hostilités et de l'occupation.

Quant à ses importations elles consistent surtout en peaux, laines, soies, fruits, produits coloniaux, produits textiles, machines, automobiles et produits manufacturés.

Le Commerce roumain est donc en pleine voie de progression. Toutefois, si l'on compare son importance aux immenses richesses naturelles de ce pays, on constate que la Roumanie a devant elle d'immenses horizons. Mais il faut pour cela que son organisation technique et industrielle soit accomplie. Lorsque les forêts seront exploitées rationnellement, l'industrie pétrolifère accrue d'une manière scientifique et les paysans pourvus de tout l'outillage agricole moderne, nous assisterons à un véritable élan du commerce d'exportation.

Mais à ce moment, si l'on veut que les exportations s'acheminent rapidement vers leur destination, il faudra développer le réseau ferré roumain en construisant de nouvelles voies qui orienteront vers Galatz et Braïla les provinces autrefois attirées vers Buda-Pesth, Kiev et Odessa et alimenteront ainsi la navigation maritime.

La politique douanière de la Roumanie

La politique douanière de la Roumanie se caractérise après la guerre, et surtout pour le commerce d'exportation, par une intervention très nette de l'Etat. Pour l'importation, la tarif douanier actuel, qui reflète un protectionnisme assez accentué, range les marchandises en trois catégories :

A) Celles qui satisfont entièrement aux nécessités du pays (produits des industries agricole, forestière et pétrolifère). Par les matières premières dont dispose la Roumanie, toute possibilité de concurrence est écartée; aussi tous ces produits n'ont-ils besoin d'aucune assistance et leur importation est libre.

B) Les industries utilisant la plupart du temps des matières premières indigènes et satisfaisant en totalité ou pour la plus grande partie aux besoins de la consommation intérieure (textiles, produits de tannerie, chaussures, ciment). Mais étant encore à leurs débuts, elles sont insuffisamment assises et peuvent être gênées par la concurrence étrangère, aussi elles ont besoin d'une protection douanière pour se fortifier. Toutefois le tarif douanier a été calculé de façon à ne pas amener une hausse trop brusque des prix intérieurs.

C) Enfin, les industries qui ne satisfont pas encore à la consommation du pays, mais qui lui sont nécessaires soit pour les besoins de la défense nationale, soit pour procurer aux autres branches de l'industrie

indigène certaines facilités (ateliers de constructions, entreprises métallurgiques). On cherchera donc à assurer le développement de ces industries en laissant une certaine liberté à l'importation des produits encore nécessaires.

En ce qui concerne les denrées coloniales, les produits de luxe, les jouets, l'importation devra être réduite au minimum, aussi de très lourdes taxes viendront-elles leur interdire le marché roumain.

Le tarif actuel a aboli progressivement les prohibitions qui frappaient un bon nombre de marchandises en maintenant toutefois des taxes d'exportation qui seront réduites graduellement pour être facilement supprimées.

Ce tarif est appliqué à tous les pays où la Roumanie jouit d'un tarif minimum ou de la clause de la nation la plus favorisée. Pour les produits des autres pays, un tarif spécial équivalent au triple du tarif ordinaire vient frapper leur importation.

CHAPITRE X

LE PORT DE GALATZ

Galatz, ville de 73.000 habitants, est située sur la rive gauche du Danube, entre les embouchures du Sireth et du Pruth, à l'endroit où son cours faisant un coude, prend la direction Ouest-Est. La ville, à l'ouest du port, s'étage sur les hauteurs qui longent le fleuve, et s'étend jusqu'au Jardin Public, tout près de la ville et à l'Est se trouve le lac Brates.

A une distance de 150 kilomètres de Soulina, Galatz a une importance particulière au point de vue commercial, car c'est là que s'opère la jonction entre la navigation fluviale et la navigation maritime. C'est à Galatz que les céréales descendues du Danube par chalands sont transbordées sur des vapeurs maritimes.

Au point de vue des communications, Galatz est bien relié aux réseaux fluvial et ferré : les produits de la Moldavie lui arrivent soit par le Sireth ou le Pruth, soit par les lignes de Cernauti ou de Jassy. La Bessarabie dont la voie à grand écartement, raccordée au réseau

roumain, rejoint soit à Jassy soit à Bârlad les lignes de Moldavie, trouve un débouché à ses produits à Galatz. Enfin, les voies ferrées venant de Bucarest, de Transylvanie, viâ Brasov-Plœsti, convergent elles aussi vers ce port. Les relations avec la Transylvanie seront encore accélérées par la construction de la ligne Buzau-Nehoiashi-Brasov qui permettra de dégager la ligne de la vallée de la Prahova.

Bien avant l'union des Principautés, des travaux avaient déjà été entrepris pour aménager le port de Galatz et l'on envisageait la construction d'une chaussée reliant Lemberg, Cernauti et Galatz.

Déclaré port franc en 1834, Galatz absorbait en 1873 : 60 % du mouvement commercial de la Roumanie. Ce privilège lui ayant été retiré en 1882, son commerce commença à décliner bien que l'Etat se fût engagé à construire des Docks et des magasins. Cette décroissance de son trafic s'accrut, passant de 150 millions de francs en 1873 à 573 ³/₄ millions en 1901. En 1896 : 226.000 tonnes de marchandises sortaient de ses entrepôts et en 1901 : 58.000 tonnes seulement.

Le port de Galatz comprend trois parties :

Le port proprement dit;

Les docks;

Le bassin pour le commerce des bois.

Le port proprement dit.

Le port, proprement dit, administré par le Service Hydraulique de l'Etat, comprend 3.100 mètres de quais accostables le long des rives du fleuve. Sur cette longueur, 2.100 mètres sont pérées et munis de pontons loués aux Compagnies de Navigation. En outre, des entreprises particulières possèdent environ 300 mètres de berges accostables.

La plate-forme des quais, occupant une superficie de 70 hectares, comprend un magasin de 4.000 mètres carrés appartenant à l'Etat, destiné à l'entrepôt des marchandises et un frigorifique de 1.000 mètres carrés, appartenant aussi à l'Etat, qui sert à la conservation des produits des importantes pêcheries de la région.

Si l'Administration du port loue aux Compagnies de Navigation une certaine longueur de quai où leurs navires peuvent accoster, cette location ne constitue pas une concession et les portions louées ne sont pas entièrement défendues à l'usage public, car lorsque la société locataire n'a pas de navires à quai, d'autres peuvent y aborder.

L'Etat loue également aux particuliers des terrains sur la plate-forme des quais et des magasins pour l'entrepôt de leurs marchandises, ainsi que des pontons d'accostage.

L'outillage flottant comprend deux élévateurs à grains pouvant manipuler chacun 80 tonnes de céréales

à l'heure, une grue flottante de 40 tonnes et 15 pontons d'accostage.

Les voies ferrées, d'une longueur de 10.700 metres, appartiennent à la Compagnie générale des Chemins de fer de Roumanie et raccordent le port avec la Bessarabie (Reni-Cetatea-Alba, Chisinau), la Moldavie (Bârlad-Jasi-Dorohoi) la Bukovine (Bacau-Roman-Cernauti), la Transylvanie (Adjud-Palanca, Cluj) et la Valachie (Buzau-Ploesti-Bucarest).

Le port est aussi relié à la Moldavie et à la Bessarabie par le Pruth, navigable jusqu'en amont de Sculeni et par le Sireth parcouru surtout par des trains de bois.

Les droits de quai sont, pour tous les vaisseaux chargeant ou déchargeant des produits du sol (céréales, charbon, bois) de 1 leu par tonne du chargement du navire. Si le chargement est réduit de plus du tiers, la taxe est réduite du tiers et si le chargement est encore inférieur à cette proportion, la taxe est réduite des $2/3$. Pour les bâtiments chargeant ou déchargeant d'autres marchandises, la taxe est de 2 lei mais calculée cette fois sur la quantité réelle chargée ou déchargée.

En ce qui concerne l'approvisionnement des navires en eau et en charbon, il n'y a pas de taxes fixes, le port ne possédant pas d'installations spéciales pour ces opérations.

Les droits de quarantaine sont annuellement de 20 lei pour la patente de sant é, cette taxe étant perçue par apposition de timbres.

Le Capitanat du Port perçoit en outre diverses taxes dont le coût est peu élevé 2 lei pour le permis d'accoster, 1 leu pour le formulaire d'interrogatoire et 1 leu 25 pour le permis de départ.

Pour l'outillage public, les taxes, pour l'utilisation des élévateurs à grains sont de 53 à 72 lei par tonne de céréales transbordée, pour l'utilisation de la grue flottante de 13.000 lei par jour ou en cas de location à l'heure de 3.000 lei pour la première heure, de 2.000 lei pendant les deux suivantes et 1.500 lei pendant les cinq dernières. De cette manière, la location de la grue revient à 14.500 lei par jour, d'où une économie de 1.500 lei si la location se fait à la journée.

Les pontons d'accostage nécessitent pour leur utilisation le paiement d'une taxe de 200 à 500 lei par jour. Enfin la taxe de pilotage, perçue pour l'introduction des navires dans les bassins est d'environ 0 leu 24 par tonne de registre,

Le port sert surtout pour l'embarquement des céréales destinées à l'exportation.

Les Docks

Les docks administrés par un organisme d'Etat, le Service de docks de Galatz, sont constitués par une enceinte gardée de 22 hectares dans laquelle les marchandises restent sous le contrôle de la douane et ne paient les droits d'entrée qu'au moment de la quitter.

A l'intérieur de cet enclos, on a creusé un bassin de

9 hectares parallèle au fleuve et communiquant avec lui par un chenal profond de 7 mètres à l'étiage. La hauteur de la plate-forme des quais au-dessus du niveau moyen de l'eau dans le bassin est de 6 mètres. La longueur des quais atteint 2.100 mètres dont 1.450 sont à l'intérieur du bassin.

Les docks sont situés en aval du port proprement dit et en amont du bassin spécial pour le commerce des bois.

Ils comprennent des magasins et des caves pour l'entrepôt des marchandises d'une superficie respective de 24.000 et de 2.800 mètres carrés. Les magasins pour les céréales peuvent contenir 22.000 tonnes et occupent 3.200 mètres carrés. La superficie utilisable de la plate-forme des quais pour les dépôts de bois ou de charbon atteint 37.000 mètres carrés. Les docks sont parcourus par 13 kilomètres de voies ferrées raccordées avec le réseau des chemins de fer de l'Etat.

L'outillage comprend une grue électrique de 40 tonnes, une grue fixe de 10 tonnes, quatre de 3 tonnes, une de 2 tonnes $1/2$ et sept de 1 tonne $1/2$. Pour le transbordement des céréales, les docks disposent de deux élévateurs flottants et deux élévateurs électriques sur rails pour leur chargement. Ils contiennent également un réservoir à pétrole brut (pacura) très important et un réservoir à essence plus petit. L'énergie électrique utilisée par les docks et par un certain nombre de chantiers privés est fournie par une centrale

située dans l'enceinte, entre les magasins à céréales. Les taxes pour l'utilisation des grues sont, par heure, de 2.400 lei pour celles de 40 tonnes, de 144 lei pour celles de 10 tonnes et de 3 tonnes, et de 120 lei pour celles de puissance inférieure.

En plus des droits de port, les navires qui stationnent dans les docks, doivent acquitter, par tonne manipulée, les taxes suivantes :

Taxe d'ensilosage au magasin à céréales de 36 à 50 lei.

Taxe pour le nettoyage des céréales dans le magasin, de 36 à 90 lei.

Taxe pour l'épointage des céréales 90 lei.

Taxe pour l'utilisation des élévateurs roulants de 32 à 46 lei.

Taxe pour l'utilisation des élévateurs flottants, de 144 à 172 lei.

Taxe de séjour dans les docks de 750 à 3.150 lei par jour.

En outre, les transbordements effectués dans la zone des Docks paient une taxe de 12 lei par tonne transbordée.

Les docks possèdent deux docks flottants utilisables pour les navires de 2.000 tonnes de déplacement maximum, la taxe de levage est de 1.500 à 1.900 lei. Enfin, deux remorqueurs de 125 et de 250 HP de puissance peuvent prêter leur assistance moyennant une taxe de 960 ou de 2.160 lei à l'heure. Ces taxes sont réduites de 600 lei pour une période d'utilisation de 3/4 d'heure.

Le service des docks a également à sa disposition pour l'entretien du bassin deux dragues pouvant enlever chacune 1.000 mètres cubes de déblais à l'heure, 3 chalands d'une capacité de 80 mètres cubes chacun, et un bateau d'inspection de 28 HP.

L'Administration des docks loue à des Compagnies de navigation telles que la Compagnie Frayssinet et la Société Italienne de Services maritimes, des quais et des magasins.

Les magasins et entrepôts des docks, exploités par l'Etat en régie directe, sont considérés comme des magasins généraux et peuvent délivrer aux dépositaires des warrants escomptables par la Banque Nationale de Roumanie ainsi que par d'autres banques. Les marchandises qui y sont entreposées, peuvent y séjourner pendant deux années sans payer de droits de douane. Celles déposées dans des magasins, dans des caves, ou sur des terrains loués à des particuliers ne bénéficient que d'un séjour d'un an pour être affranchies du paiement de ces droits.

Pour toutes les taxes qu'il perçoit, le Service des docks n'a établi aucun traitement préférentiel des pavillons.

Le bassin des docks est utilisé l'hiver comme port d'hivernage, les élévateurs flottants sont alors conduits à Soulina. Les taxes à acquitter sont pour 100 mètres carrés occupés, de 576 lei pour les vapeurs, de 432 lei pour les chalands de navigation danubienne et de 288

lei pour les péniches du Pruth. Comme pour la taxe de séjour d'hivernage dans le bassin aux bois, cette taxe est doublée pour la première centaine de mètres carrés de surface occupée.

Le nouveau bassin pour le commerce et l'exportation des bois

Ce bassin construit en 1914 est situé en aval des docks. Il est administré conjointement par le Service hydraulique et par le Service des docks. La longueur des quais accostables atteint 2.750 mètres dont 1,470 sont à l'intérieur du bassin. Il n'y a aucun outillage ni magasins autour de ce bassin. Toutefois la plate-forme des quais est utilisée pour le dépôt des bois et sa surface totale atteint 350.000 mètres carrés.

Sur cette plate-forme, des espaces peuvent être loués aux particuliers moyennant une taxe qui varie soit entre 252 et 312 lei soit entre 1.080 et 1.200 lei par mètre carré et par an.

Le nouveau bassin, raccordé également au réseau des chemins de fer roumains exporte les bois de Bukovine, de Moldavie et de Transylvanie.

Les taxes de port sont les mêmes que pour le port proprement dit. Lorsque l'hiver, la navigation est interrompue sur le Danube, le nouveau bassin sert de port d'hivernage. Sa superficie de 90.000 mètres carrés peut servir d'abri à un certain nombre de navires. Les taxes d'hivernage sont par mètre carré de 575 lei pour les

vapeurs, de 432 lei pour les chalands du Danube et de 288 lei pour les péniches du Pruth. Cette taxe est doublée pour la première centaine de mètres carrés occupés.

Les projets d'amélioration du port de Galatz

Le port de Galatz étant le grand centre d'importation des marchandises venues par navires maritimes et d'exportation des bois de Roumanie, il y a lieu d'envisager l'agrandissement de ses installations.

C'est ainsi que l'on a projeté la création d'une zone libre sur l'emplacement actuel du bassin pour l'exportation des bois; celui-ci serait alors installé en aval directement sur la berge du fleuve jusqu'à son confluent avec la Pruth, soit sur une longueur de près de 10 kilomètres.

Le programme d'amélioration prévoit également la liaison des deux bassins actuels par un autre bassin de commerce ainsi que l'établissement entre Galatz et Braïla d'une voie de communication longeant la rive du Danube.

Une des créations projetées doit retenir particulièrement notre attention. C'est l'établissement d'une zone libre dans l'enceinte du port. A cet effet, le Ministre de l'Industrie et du Commerce a déposé un projet de loi prévoyant la possibilité de créer des ports autonomes de la propre initiative des ministères des Communications et du Commerce, à la suite d'un rapport établi

par une Commission d'études formée du Président de la Chambre de Commerce, du Capitaine du Port, du Maire de la ville, du Directeur des Chemins de fer, du Directeur général des Douanes et du Directeur du Service de la navigation fluviale ou maritime.

Ces Commissions d'études fonctionneront de plein droit, aussitôt après la promulgation de la loi dans les ports de Braïla, Galatz et Constantza.

On pourra créer des zones libres dans l'enceinte des ports de Braïla, Galatz et Guirgiu ou en dehors de leur territoire, dans le but de faciliter :

1° Le conditionnement des marchandises importées pour leur réexportation ou leur introduction dans le pays.

2° La fabrication, à l'intérieur de ces zones, d'articles faits au moyen de matières premières importées et qui seraient réexportés ou introduits dans le pays.

3° La création de chantiers navals pour la construction ou la réparation des navires.

Les zones libres feront partie du territoire roumain et resteront soumises aux lois nationales, sauf en matière de douanes et d'encouragements à l'industrie.

Pour guider l'activité économique des ports, surveiller leur administration et leur donner des bases financières solides, un Conseil général des Ports sera institué auprès du Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Chaque port autonome sera administré ainsi que la zone libre qui lui sera rattachée, par un Conseil et la

vérification de sa gestion financière sera faite au moins trois fois par an, par troiscenseurs nommés respectivement par les Ministres des Finances, du Commerce et de l'Industrie et des Communications.

Enfin, l'obstacle du gel n'empêchera pas de transformer Galatz en un véritable port de mer accessible en toutes saisons, car l'on possède maintenant de puissants appareils qui brisent la glace et assurent la navigation pendant la gelée.

Les Compagnies de Navigation installées à Galatz

Les principales Compagnies roumaines de navigation S. R. D. et N. F. R., ainsi que certaines sociétés étrangères assurent un service régulier entre Galatz et les ports du fleuve et de l'étranger.

La Société roumaine du Danube (S. R. D.) dispose de 60 mètres de quais et de 800 mètres de magasins dans le port de Galatz. Cette société, au capital de 45 millions de lei, se trouve à la tête de trois navires à voyageurs, de 16 remorqueurs et chaloupes, de 71 chalands, de 12 tanks, de 4 élévateurs d'une puissance de chargement de 440 tonnes à l'heure et d'un atelier flottant. Elle assure le transport des marchandises et des voyageurs.

Au cours de l'année 1926 ses navires ont transporté 116.010 tonnes de céréales, 76.750 tonnes de produits pétrolifères, 29.493 tonnes de bois à brûler, 12.881 tonnes de planches, 12.663 tonnes de sel, 2.306 tonnes de

charbon, 1.178 tonnes de farine, 1.130 tonnes de sucre, 860 tonnes de tabac, 630 tonnes de ciment, 250 tonnes de vin et 22.917 de marchandises diverses. Elle a en outre transporté 137.140 voyageurs. Par rapport à l'année 1925 où elle avait transporté 209.050 tonnes de marchandises et 110.877 voyageurs, nous enregistrons donc une amélioration sensible du trafic de la S. R. D. dont les bénéfices en 1926 ont atteint plus de 12 millions de lei.

La Compagnie de navigation fluviale roumaine (N. F. R.) qui appartient à l'Etat, dispose de 120 mètres de quai et de 1.000 mètres carrés de magasins. Son parc flottant comprenait en 1924 : 19 bateaux à passagers, 23 remorqueurs, 153 chalands dont 2 à moteur et 12 tanks.

La Compagnie française Fraissinet possède à Galatz le long de la rive du fleuve, 110 mètres de quais et 700 mètres carrés de magasins. Elle assure tous les 17 jours de mars à décembre, un service régulier entre Marseille et Braïla via Gênes, Constantinople, Bourgas, Varna, Constantza, Soulina, Galatz. Pendant la période de gel du Danube, le terminus de cette ligne est reporté à Constantza.

Cette société transporte de Marseille et de Gênes des marchandises diverses et de Roumanie pour ces ports des produits roumains : céréales, légumes secs, noix cellulose, planches...

Le Lloyd Triestino, société italienne, a un service régulier entre les ports italiens et Galatz-Braïla. Il

dispose à Galatz de 100 mètres de quais et de 900 mètres carrés de magasins propres.

La Société italienne de Transports maritimes (S. I. T. M. A. R.) a 110 mètres de quais et 540 mètres carrés de magasins loués à l'Administration des docks.

La Compagnie royale Hongroise de navigation fluviale et maritime (M. F. T. R.) a une agence à Galatz et elle utilise un ponton appartenant au Service maritime roumain (S. M. R.).

La Société Continentale des bateaux à moteur S. A. d'Amsterdam est représentée à Galatz par l'Agence Unitas et la Compagnie de navigation tchéco-slovaque sur le Danube par l'Agence « Internationala » de Bucarest qui met à sa disposition des espaces pour le magasinage des marchandises.

Avant la guerre, la D. D. S. G. (Donau Dampfschiffahrt Gesellschaft) possédait à Galatz, trois magasins d'une contenance de 2.383 tonnes et 145 mètres de quais offrant une superficie de chargement de 5.800 mètres carrés. Après la guerre, le gouvernement roumain expropria cette société.

Actuellement, les sociétés étrangères, surtout la D. D. S. G. et la M. F. T. R. sont obligées d'utiliser pour leur trafic fluvial, les docks spécialement construits pour le trafic maritime. C'est là une pratique désavantageuse, car les docks sont destinés aux navires de haute mer et leur utilisation oblige les compagnies de navigation danubienne à avoir toujours des remor-

queurs sous pression pour halier les chalands au cas où un vapeur maritime voudrait accoster dans l'enceinte des docks. C'est pour cette raison, que le Gouvernement roumain s'est proposé d'amener les Compagnies étrangères de navigation, à utiliser les pontons existants, mais en trop petit nombre, en s'associant deux par deux.

Les Chantiers maritimes de Galatz

Le port de Galatz comprend un certain nombre de chantiers maritimes installés, pour la plupart, aux alentours du bassin des docks et sur la rive même du fleuve. Les plus importants sont : les « Santiere romane de la Dunare », l'Unica, le Vulcan, l'Ancora.

Les Chantiers roumains du Danube, société anonyme dont le siège est à Bucarest, disposent à Galatz d'une fonderie de fonte et de bronze, d'un chantier naval et d'un atelier de réparations pour le matériel de chemins de fer. La fonderie, qui occupe 6.000 mètres carrés de superficie dont 2.500 sont couverts de bâtiments, possède trois cubilots pour le coulage de la fonte, un four Charlier pour la fabrication des pièces de bronze, ainsi que les tours et machines-outils nécessaires pour leur usage.

Le Chantier naval, situé sur la rive gauche du Danube et un peu en aval du bassin des docks est outillé pour la construction des coques, l'installation des machines, la visite générale des navires et les grandes

réparations. De nombreux chalands, tanks, canots à moteur, pontons et mêmes paquebots à passagers (en particulier le Principele Mircea) sortent de ses cales.

Le chantier, dont l'outillage est très moderne et très complet, occupe une superficie de 24.000 mètres carrés dont 8.500 de bâtiments.

Les ateliers de réparations pour le matériel de chemins de fer occupent un terrain, près du lac Brates, de 200.000 mètres carrés dont 13.000 sont couverts. 35 locomotives et 200 wagons peuvent y être réparés en même temps. Les Chantiers roumains du Danube associent leurs 1.000 ouvriers et employés à leurs bénéfices. Le montant des sommes ainsi distribuées a atteint : 603.000 lei en 1920, 1.042.000 lei en 1921, 1.600.000 lei en 1922 et 2.300.000 lei en 1923.

Les Chantiers « Unirea » effectuent toutes réparations ou constructions mécaniques des vapeurs fluviaux et maritimes, ainsi que la réparation des locomotives et des wagons. Ils comprennent en outre une fonderie de fonte et de bronze ainsi qu'une installation moderne pour la soudure autogène.

Les Chantiers « Vulcan » et « Ancora » possèdent des ateliers sur la terre ferme et sont à même d'exécuter les réparations maritimes courantes.

En dehors de ces exploitations privées, il y a lieu de rappeler que le Service des docks possède une cale sèche flottante pour la réparation des navires dans

leurs parties inférieures. — Le floating dry dock se compose de deux sections, longues de 40 mètres, larges de 17 et d'une force de soulèvement de 1 000 tonnes chacune. Ces sections peuvent d'ailleurs être réunies de manière à ne former qu'une seule cale pour le soulèvement des navires de plus grand tonnage.

Considérations générales sur le trafic du port de Galatz

Autrefois le trafic principal du port de Galatz consistait dans l'exportation des céréales. Les schlepps y apportaient de grandes quantités de blé, de maïs, d'orge et d'avoine qui étaient transbordées à l'aide d'élévateurs flottants à bord des navires maritimes pour être finalement exportées par l'embouchure de Soulina.

Depuis la fin de la guerre, Galatz a cessé, au profit de Braïla, d'être le port d'exportation des céréales et des produits agricoles de Roumanie, de Serbie et de Bulgarie. Il est devenu par contre le grand centre d'exportation du bois. Ce trafic est d'ailleurs devenu si important qu'il a nécessité le creusement d'un bassin spécial. C'est à Braïla que les chalands s'approvisionnent de céréales à destination de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Tchéco-Slovaquie et de la Hongrie, trouvant un fret de descente dans les charbons de Haute-Silésie et des autres mines situées sur les rives du Danube.

Mais si Galatz est un port spécialisé dans l'exporta-

tion des bois, il est par contre le plus grand port de Roumanie, avec Constantza, pour l'importation. C'est à Galatz qu'arrivent les articles manufacturés et les marchandises diverses d'Europe pour la Roumanie et la Bulgarie, le charbon anglais et le pétrole russe. C'est à Galatz que Marseille expédie ses arachides, huiles, eaux minérales, conserves, cafés et instruments agricoles.

Pour le commerce d'importation, Galatz dessert la Bessarabie, la Bukovine, la Moldavie, la Valachie, l'est de la Transylvanie et la Bulgarie, tandis que pour l'exportation, seules les marchandises de Bessarabie, de Bukovine, de Moldavie et de l'est de la Transylvanie passent par ce port.

En outre, Galatz est aussi le port de transit pour les bois, les tissus et les fruits de Pologne, pour le charbon et le cuivre de Serbie ainsi que pour les tissus et les produits métallurgiques de Tchéco-Slovaquie.

La Pologne, ne possédant pas, à part Dantzig, de débouchés maritimes, il serait intéressant que Galatz devienne son grand port d'exportation pour le bois et le charbon à destination de l'Europe orientale et du bassin méditerranéen ainsi que son port d'importation pour les laines anglaises.

Les accords commerciaux existant entre la Roumanie et la Pologne ont d'ailleurs été complétés par un arrangement pour assurer à celle-ci le transit de ses marchandises par la mer Noire vers la Méditerranée.

Les produits polonais arrivant rapidement à Galatz par Lemberg, Cernauti, Marasesti y seront entreposés et transformés à l'intérieur de la zone franche et finalement expédiés dans leurs pays de destination.

D'ailleurs la construction d'un canal entre la Vistule et le Danube par le Sau et le Pruth permettra encore au trafic polonais de gagner par une voie plus économique le port de Galatz.

La Tchéco-Slovaquie, riche région industrielle, amènera, par le Danube, ses produits à l'intérieur de la zone franche où ils trouveront toutes facilités pour leur réexpédition vers l'Orient et les chalands s'assureront un fret de retour avec les céréales, les fruits et les denrées coloniales.

Enfin l'Angleterre et l'Amérique pourront louer dans la zone franche les emplacements nécessaires pour la transformation des matières premières importées d'Egypte et des Indes et leur réexpédition en Orient et dans les Pays balkaniques.

C'est ce désir de voir Galatz devenir le grand port de transit de l'Europe orientale qui a amené le gouvernement roumain, au début de 1922, à accorder aux navires brésiliens l'exemption des droits de ports et à appliquer le tarif minimum de douane aux produits brésiliens destinés à la consommation du pays. Galatz servira alors d'entrepôt pour la Bulgarie, la Serbie, l'Autriche, la Pologne, l'Ukraine et la Russie. Le Gouvernement brésilien songe d'ailleurs à inaugurer une

ligne directe jusqu'à Galatz qui réduirait les frets Rio-Galatz de 80 %. Ces avantages ont d'ailleurs eu pour résultats immédiats que de nombreux produits brésiliens : café, sucre, cacao sont vendus en Roumanie à un prix dépassant de très peu le prix de détail à Rio-de-Janeiro.

Le trafic du port de Galatz

De bonne heure le port de Galatz a tenu une place importante dans le commerce de la Roumanie. Dès 1873-1874, les échanges commerciaux qui s'y effectuaient atteignaient 60 % du commerce extérieur total. A partir de 1875, la construction d'un réseau de chemins de fer et l'orientation d'une grande partie des produits roumains vers les pays de l'Europe centrale, sonnèrent l'heure du déclin pour Galatz. Bien que les docks fussent construits pour essayer de relever son trafic, celui-ci ne se montrait plus satisfaisant. Enfin la création en 1910 du port de Constantza est encore venue lui porter un grave préjudice.

De 1884 à 1913, l'importation et l'exportation qui croissent, faiblement d'ailleurs, en valeur absolue ne représentent qu'un pourcentage de plus en plus faible du total des importations et des exportations de la Roumanie, les premières tombant de 29.65 % à 12.72 % et les secondes de 15.08 % à 7.50 %.

Les chiffres suivants fournis par le ministère des

Finances (Miscarea Porturilor 1880-1913) révèlent cette période de dépression pour Galatz.

Années	Importations		Exportations	
	Quantités (en tonnes)	% du total des importations	Quantités (en tonnes)	% du total des exportations
1884	114.052	29.65	119.617	15.08
1890	116.115	29.65	262.520	11.08
1900	82.900	20.12	229.110	11.19
1904	114.448	29.19	446.697	9.95
1910	150.723	20.18	304.558	13.43
1911	188.528	19.	637.299	12.
1912	203.139	17.	306.173	7.
1913	174.820	12.72	342.478	7.50

L'examen de ces chiffres nous fait voir que si le trafic a nettement diminué pour le commerce d'exportation, il est encore assez actif pour l'importation.

Ainsi, avant la guerre, et malgré l'essor économique de la Roumanie, le port de Galatz était stationnaire. Pendant la guerre le trafic fut à peu près nul et ce n'est guère qu'à partir de 1920 qu'il commença à se relever quelque peu.

Années	Importations		Exportations	
	Quantités (en tonnes)	% de l'importation totale	Quantités (en tonnes)	% de l'exportation totale
1920	96.610	32	139.331	9
1921	157.226	26	267.759	10
1922	86.889	15	481.914	12
1923	98.943	14	511.999	10
1924	120.375	15	704.662	15
1925	102.000	11	760.000	16
1926*	81.802	8.60	640.580	10.50

* Données provisoires.

L'importation (produits métallurgiques et textiles) subit donc une forte baisse comparativement aux chiffres d'avant-guerre. Par contre l'exportation se maintient à peu près égale grâce à l'exportation des bois.

Ces résultats sont d'ailleurs confirmés par le mouvement des bâtiments dans le port de Galatz : le chargement d'entrée est en baisse tandis que celui de sortie atteint presque les chiffres de 1913.

Le trafic d'importation et d'exportation de Galatz, ainsi que celui de Braïla, ont subi un préjudice sérieux en 1924, par suite de l'insuffisance de profondeur du chenal de Soulina. La Chambre de Commerce de Galatz a présenté une liste de 32 navires qui, en 1924, ont dû quitter ce port avec un chargement réduit et compléter leur cargaison dans la rade de Soulina en dehors de la barre. A Soulina de nombreux navires ont été retardés de 2 ou 3 jours dans leur départ par suite d'une diminution d'un pied de profondeur dans le chenal, subissant ainsi en dehors des pertes résultant de l'inexécution de la charte d'affrètement, des frais de stationnement élevés : 20 à 30 liv. st. par jour.

Le plus souvent, pour ne pas s'immobiliser indéfiniment, les bâtiments sont obligés de s'alléger, pour traverser la barre. Ils sont quelquefois amenés à décharger et à recharger jusqu'au $\frac{1}{3}$ de leur cargaison — ce qui entraîne des frais considérables. C'est ainsi qu'un navire a dû payer 6 sh. la tonne pour cette opération,

Mouvement des bâtiments dans le port.

Années	ENTRÉES										SORTIES									
	Navigation fluviale					Navigation maritime					Navigation fluviale					Navigation maritime				
	Nombre de navires					Nombre de navires					Nombre de navires					Nombre de navires				
	Chargés		Sur lest		Total	Chargés		Sur lest		Total	Chargés		Sur lest		Total	Chargés		Sur lest		Total
	Total des chargements					Total des chargements					Total des chargements					Total des chargements				
1911	1.959	2.446	4.495	255.822	396	608	1.004	302.375	1.312	3.068	4.380	304.253	623	381	1.004	763.066				
1912	1.730	2.504	4.234	276.695	269	396	655	209.623	1.240	3.010	4.250	270.594	346	318	664	323.915				
1913	1.467	2.474	3.941	243.912	308	385	69	235.312	1.058	2.809	3.867	290.436	369	323	692	357.651				
1920	650	1.039	1.689	92.560	319	129	448	129.460	726	1.161	1.887	90.487	218	225	443	113.597				
1921	357	1.750	2.607	124.580	419	302	721	167.011	1.021	1.601	2.622	126.357	404	294	698	238.331				
1922	830	1.594	2.424	153.986	280	344	624	126.917	1.072	1.328	2.400	153.624	471	170	641	442.684				
1923	1.005	2.048	3.053	201.993	297	352	649	124.149	1.145	1.910	3.055	206.102	495	150	645	513.566				
1924	978	1.846	2.324	172.851	281	387	668	137.742	1.055	1.741	2.796	221.457	527	125	652	578.421				
1925	1.204	1.975	3.179	168.649	251	418	665	105.025	1.169	2.013	3.182	130.058	576	83	659	682.189				
1926	1.307	2.379	3.686	199.929	202	495	697	113.947	1.289	2.448	3.737	198.752	612	90	712	786.426				

près de la moitié de son fret Galatz-Livorno qui était de 13 sh. A ces frais, il faut d'ailleurs ajouter les risques de pertes ou d'avaries que comportent de telles opérations entreprises par une mer un peu houleuse.

Il y a bien un moyen d'éviter ces obligations d'allègement; c'est de compléter le chargement du navire à Constantza. Mais encore faut-il que l'exportateur ait des stocks de même nature dans ce port et dans ce cas les marchandises sont grevées du coût de leur transport, par voie ferrée, de Galatz jusqu'à Constantza.

L'opinion roumaine a voulu rendre la Commission européenne du Danube responsable, par les taxes qu'elle perçoit à Soulina, de la diminution du trafic des ports danubiens en général et de Galatz en particulier. Il ne semble pas toutefois que ces allégations puissent être retenues car, à Constantza, le trafic, bien que n'étant pas grevé de ces taxes, subit la même baisse passant de 1.322.396 tonnes en 1911 à 457.672 en 1921 pour se relever à 863.566 en 1925. Les chiffres font donc ressortir une diminution de près de 500.000 tonnes dans le trafic total de ce port.

Il faut plutôt rechercher les raisons de ce déclin, dans la dépression économique que traversent, depuis la fin de la guerre, les Etats danubiens et principalement la Roumanie. Et il y a lieu de croire, lorsque ces pays seront revenus à une saine économie, que le trafic des ports, même s'il a encore à supporter la charge pes taxes de la Commission européenne, se relèvera

pour atteindre et même dépasser les chiffres d'avant-guerre.

En effet, bien que son territoire et sa population aient plus que doublé à la suite de la guerre, la Roumanie est sortie considérablement meurtrie de cette épreuve : son outillage économique, surtout ses chemins de fer, ont été détruits pendant les hostilités. De plus la mise en application de la loi de la Réforme agraire vint encore ralentir la production agricole roumaine. En morcelant les immenses domaines des « boiers » en une infinité de petites exploitations dont la superficie ne dépassait pas 5 hectares, la quotité des céréales disponible pour l'exportation fut bien inférieure à ce qu'elle était avant la guerre. En effet, mal outillé et ne possédant pas le capital d'exploitation nécessaire à la mise en valeur de son domaine, le paysan devenu petit propriétaire a tout juste pu satisfaire à ses besoins, d'ailleurs accrus depuis la guerre. Auparavant, le paysan ne se nourrissait guère que de maïs, tandis qu'il consomme maintenant d'importantes quantités de froment : il a pris goût au pain blanc. De plus, la réunion de la Transylvanie a nécessité l'envoi, dans cette province dont la production ne suffit pas à sa propre consommation, de céréales qui étaient autrefois exportées.

En face d'une consommation accrue, de nombreuses mauvaises récoltes sont encore venues accentuer la crise de production dont souffrait l'agriculture roumaine.

Quant à l'exportation des bois, pourtant florissante, elle pourrait être meilleure encore si la concurrence sur les marchés étrangers devenait moins vive de manière à laisser un bénéfice plus sensible au producteur roumain. Les quais de Galatz ainsi que les gares des régions forestières regorgent de bois prêt à être exporté. Le jour où le bois roumain, qui est envoyé actuellement surtout en Egypte et en Sicile, aura pris une place prépondérante sur le marché, le trafic de Galatz s'accroîtra pour de longues années, car les richesses forestières de la Roumanie sont considérables. Il ne faudrait toutefois pas croire que ce soient là les seuls facteurs de la dépression économique que traverse le pays et par contre-coup le port de Galatz : il y en a deux autres qui viennent aggraver cette insuffisance des exportations — d'une part le mauvais état du réseau ferré; de l'autre, l'instabilité monétaire consécutive à la chute du leu.

Actuellement les voies ferrées de Bessarabie, de Bukovine et de Transylvanie ne sont pas en harmonie avec le réseau de l'Ancien Royaume.

Alors que celles-ci devraient converger vers Bucarest Galatz, Braïla, Constantza, le réseau de Transylvanie est orienté vers Buda-Pesth, celui de Bukovine vers Lwow et celui de Bessarabie vers Kieff et Odessa. Les raccordements de tous ces réseaux avec celui de l'Ancien Royaume sont insuffisants. De plus, en Bessarabie, les lignes — presque inexistantes du reste — étant

d'anciennes voies russes ont un écartement plus élevé que celles du reste du pays.

La réorganisation des chemins de fer roumains est donc de première nécessité. Il faut qu'ils arrivent à assurer le transport des produits de 14 millions et demi d'hectares cultivables (environ 15 millions de tonnes de céréales), de 450.000 wagons de bois et de 4 millions de tonnes de charbon. Ce programme dont l'exécution nécessitera environ 500 millions de francs-or est encore loin d'être un fait accompli. Il sera d'ailleurs indispensable, pour le mener à bien, d'attirer les capitaux étrangers par des garanties de sécurité et une rémunération intéressante.

Enfin la chute de la monnaie roumaine après la guerre et sa dépréciation de près du sixième ont pesé lourdement sur les relations commerciales de la Roumanie. En outre les mesures prises par le Parlement pour exclure les capitaux étrangers des entreprises commerciales et industrielles du pays n'ont pas été faites pour améliorer la vie économique du pays. Toutefois, il semble qu'un revirement en cette matière ainsi qu'en ce qui concerne les taxes et les interdictions d'exportation, se manifeste depuis quelques mois. Espérons que le Gouvernement comprendra l'intérêt que présente la venue du capital étranger dans un pays qui manque de disponibilités et qui de plus a tout à faire en matière d'outillage économique.

En ce qui concerne Galatz, le trafic de son port est

assuré d'un développement certain, car l'arrière-pays qu'il dessert s'est considérablement agrandi. La Bessarabie tout entière ne peut participer au trafic maritime que par lui, — les ports de Cetatea Alba, Giubieni et Kilia n'étant pas outillés pour assurer aux céréales un embarquement rapide — et accessibles aux navires qui peuvent remonter le bras de Soulina pour atteindre Galatz.

Le commerce d'exportation

Au cours de l'année 1925, le port de Galatz a exporté 4.932 tonnes de blé à destination de la Belgique, de l'Angleterre, de la Grèce, de l'Italie, de la Turquie et de l'Allemagne; 42.056 tonnes de maïs principalement en Hollande, au Danemark, en Allemagne, en France et en Belgique; 5.047 tonnes d'orge en Hollande, en Belgique et en Allemagne; ainsi que 13.611 tonnes de haricots pour la France, l'Italie et la Belgique.

Il avait exporté, en outre, du millet, des graines de colza, de chanvre et de navette, mais le plus gros trafic du port consiste surtout dans le commerce des bois : 1.395.965 mètres cubes de bois ont été expédiés, en 1925, à destination de la Grèce, de l'Italie, de l'Égypte, de la France, de l'Angleterre et de la Syrie.

Galatz a exporté également des bœufs (65 têtes), de la farine (500 t.), de la colle-forte (204 t.), de la cellulose (30 t.), de la moutarde (545 t.), du cuivre (6.656 t.

à destination de l'Allemagne et de la France), du ciment (430 t.), des lentilles (630 t.), des pois chiches (41 t.), des petits pois (364 t.), des pruneaux (1.071 t. pour l'Allemagne la Belgique et la Hollande), du sucre (1.371 t. pour la Turquie et l'Angleterre), des semences de courge (1.230 t.), du son (259 t.), des tourteaux oléagineux (2.769 t. pour la France, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark et la Hollande), des vesces, des noix ainsi que 4.599 tonnes de marchandises diverses.

Si l'on compare le chiffre des exportations par le port de Galatz en 1924 et en 1925, on remarque une augmentation de plus de 2.000 tonnes pour le blé, de près de 4.000 tonnes pour les haricots secs, de 400.000 mètres cubes pour le bois et de près de 2.600 t. pour les marchandises diverses et une diminution de 200 tonnes pour le maïs et de 14.000 tonnes pour l'orge.

En 1926, nous assistons à une reprise très importante des exportations : 17.087 t. pour le blé; 1.138 t. pour le seigle; 82.565 t. pour le maïs; 69.158 pour l'orge; 9.368 t. pour l'avoine; 24.122 t. pour les haricots; 1.197 t. pour le millet; 949 t. de graines de colza; 1.489 t. de graines de chanvre; 1.221.985 mètres cubes de bois; 309 bœufs; 4.923 t. de farine; 8.208 tonnes de cuivre; 3.215 t. de ciment; 3.918 t. de tourteaux et 4.215 t. de marchandises diverses.

Au cours de l'année 1927, l'activité du port a été plus sensible, sauf en ce qui concerne les céréales, l'exportation des récoltes de Moldavie et de Bessarabie ayant

été moins importante. En effet, d'une part les blés de Bessarabie ont tendance à se diriger sur Reni, qui vient ainsi concurrencer sérieusement Galatz et Braïla et d'autre part, les produits moldaves ne descendent plus à Galatz en raison de l'insuffisance des silos des docks et du coût élevé de leur manutention dans ceux-ci (1.200 à 1.500 lei par wagon). Toutefois, l'exportation du maïs a atteint 173.517 tonnes, pour les autres céréales elle s'est élevée à 14.292 t. pour le blé, à 618 t. seulement pour le seigle, à 71.720 t. pour l'orge, à 18.665 t. pour l'avoine, à 16.816 t. pour les haricots.

Si le trafic du blé a été faible, l'exportation des bois a été plus réduite : 887.415 mètres cubes. La raison de cette diminution du trafic forestier de Galatz vient de, ce que les entreprises de Bukovine et de Transylvanie devant l'élévation des tarifs des chemins de fer roumains, préfèrent utiliser les voies ferrées étrangères pour gagner Spalato, Trieste ou Dantzig. Le jour où es districts montagneux du nord de la Roumanie expédieront à nouveau leurs bois par Galatz, les navires maritimes seront assurés d'y trouver une cargaison de retour. Le spectacle des navires repartant sur lest sera ainsi évité et les frets diminueront pour l'importation des marchandises par la perspective d'un chargement de retour assuré. La baisse des frêts Europe-Danube entraînera d'ailleurs une diminution du coût de revient des marchandises importées.

En 1927, ont été également exportées par Galatz :

9.905 t. de cuivre, 1.335 t. de petits pois, 1.400 t. de sucre, 3.681 t. de semences de courge, 7.262 t. de tourteaux ainsi que 3.028 t. de marchandises diverses.

En ce qui concerne l'exportation des céréales, il faut reconnaître que le port de Galatz est assez désavantagé pour leur manipulation. En effet, le déchargement, l'entrepôt et le rechargement dans les charlands ou dans les vapeurs, ainsi que le conditionnement général, reviennent de 1.200 à 1.500 lei moins cher par wagon dans les docks que sur les lignes de garage aux magasins du port proprement dit. Aussi tous les exportateurs dirigent leurs chargements de céréales vers les docks, mais comme la capacité des silos est limitée et comme l'administration des docks n'arrive à manipuler qu'environ 80 wagons par jour, il en résulte que les transports de l'intérieur du pays à destination des docks de Galatz doivent stationner des semaines et des mois entiers avant de pouvoir être expédiés, car ils doivent attendre leur tour pour être réceptionnés et manipulés dans les docks.

Cette situation a amené la Chambre de Commerce de Galatz à intervenir à plusieurs reprises auprès de la direction des chemins de fer roumains pour que celle-ci réduisît le coût du transport pour les céréales à destination de Galatz-port. En faisant bénéficier ces transports de la différence de 1.500 lei par wagon qu'entraîne la manipulation, les expéditeurs trouveraient avantage à envoyer leurs céréales sur les lignes du port et non

plus à destination des docks. Mais cette question n'a pas encore reçu de solution, bien qu'elle eût ranimé l'activité de Galatz et rendu leur utilité aux entrepôts privés du port qui restent vides depuis des années.

D'un autre côté, parmi les mesures prises par le Gouvernement roumain pour activer l'exportation des céréales, il y a lieu de mentionner le vote récent par le Parlement d'une loi relative à la standardisation, au classement et au warrantage des céréales destinées à l'exportation. En effet, à la suite de la réforme agraire, la production étant devenue très diverse, il était nécessaire d'obtenir des produits homogènes et sélectionnés pour qu'ils soient recherchés sur les marchés étrangers. Enfin, en réglementant la garantie par warrant, des céréales entreposées pour l'exportation, le législateur a donné aux producteurs le moyen d'attendre des cours favorables sans être obligés de vendre à n'importe quel prix, ce qui entraînait l'avilissement des cours.

Le commerce d'importation

La Roumanie importe surtout par Galatz des denrées coloniales, des produits manufacturés, du charbon et du coke industriel. En 1913, sur 174.820 tonnes de marchandises importées par Galatz, nous relevons 20.000 tonnes de produits alimentaires, 115.000 tonnes de produits métallurgiques et 7.000 tonnes de produits textiles bruts ou manufacturés. Après l'arrêt du trafic dû à la guerre, l'importation atteignait déjà en 1921 :

157.221 tonnes, soit 25,50 % de l'importation roumaine totale. En 1924, elle passe à 115.960 tonnes, soit 14,04 %; jusqu'en 1927 les chiffres se relèvent pour atteindre, au cours de cette année, 250.000 tonnes.

Le transport des passagers

Le transport des passagers est actuellement beaucoup plus faible qu'avant la guerre. En 1919, 285.109 passagers sont débarqués à Galatz venant des ports situés en amont et 26.809 des ports d'aval et de l'étranger. Au départ, 263.534 voyageurs ont embarqué pour remonter le fleuve et 13.136 pour sa descente ou pour l'étranger.

En 1920, 321.754 et 9.710 à l'arrivée; 317.577 et 12.741 au départ. En 1921, ces chiffres atteignent 423.343 et 6.199 passagers à l'arrivée; 399.678 et 7.998 au départ. En 1922, d'une part, 329.722 et 780, de l'autre, 324.724 et 2.150.

Il y a donc lieu de remarquer que si le cabotage a été croissant en ce qui concerne le transport des passagers, par contre le nombre de ceux qui s'embarquent à Galatz à destination de l'étranger a été sans cesse en décroissant. Constantza, port d'attache du Service maritime roumain, est devenu le grand port de malle et d'embarquement des passagers à destination de la Turquie, du Levant et de l'Egypte.

L'activité des Docks

Les docks de Galatz servent d'entrepôts pour les produits animaux alimentaires et non alimentaires, pour les peaux et objets en peaux, pour les laines, poils et ouvrages de ces matières, pour les déchets d'animaux, pour les soies et industries dérivées, pour les céréales, les légumes, les fleurs, les graines, les huiles végétales, les boissons, les fruits, les produits coloniaux, le sucre, les textiles végétaux, les confections, le caoutchouc, les métaux, machines, produits chimiques, colles et vernis.

En outre des docks, institution d'Etat, existent également des entrepôts particuliers qui servent, eux aussi, à l'emmagasiner des marchandises des particuliers.

Le trafic des docks et entrepôts de Galatz, de 1915 à 1926, se trouvera résumé en kilogrammes dans le tableau ci-contre.

Les docks de Galatz absorbent environ les 3/4 du trafic total du port. Les quantités de marchandises entreposées ont beaucoup baissé depuis la guerre, mais elles ont tendance à se relever, surtout en ce qui concerne les bois et les céréales. Toutefois, pour celles-ci, nous ne sommes pas encore revenus aux chiffres d'avant-guerre. Seule l'année 1926 a enregistré une quantité énorme de céréales entreposées.

	En Entrepôts			Sorties d'Entrepôts			En Entrepôts au 31 Décembre
	Au 1 ^{er} Janvier	Entrées au cours de l'année	Total	Pour la consommation	Pour la réexportation	Total	
Galatz	1915	65.472.463	72.743.997	10.346.730	14.412.987	24.759.717	47.984.280
	1919	27.395.184	27.729.663	10.476.727	69.167	545.894	27.182.769
	1920	27.182.764	1.185.356	1.090.739	63.973	1.154.712	27.213.413
	1921	27.213.413	2.768.188	2.679.983	186.176	2.866.159	27.115.442
	1922	27.115.442	6.551.103	3.285.398	254.471	3.539.869	30.126.676
Galatz-Docks	1923	30.126.676	2.785.929	5.127.455	85.025	5.212.480	27.700.125
	1924	27.700.125	8.574.799	5.186.094	389.869	5.575.963	30.698.961
	1925	30.698.961	8.722.564	2.327.966	50.320	9.378.286	30.043.299
	1926	30.039.939	8.069.452	6.202.578	31.068	6.233.646	31.875.745
Galatz-Port	1923	—	614.792	258.500	—	258.500	356.292
	1924	356.292	—	356.292	—	356.292	—
	1925	—	508.000	—	205.000	205.000	303.000
	1926	303.000	1.425.584	812.589	840.275	1.652.864	102.720

Le tableau ci-dessous résume, en kilogrammes, les quantités de céréales et, en mètres cubes, celles de bois, entreposés, de 1915 à 1926.

Année	Céréales	Bois
1911	59.850	127.612
1912	82.275	130.166
1913	57.889	167.631
1920	40.011	32.760
1921	91.466	32.127
1922	65.449	167.801
1923	72.138	294.642
1924	86.397	361.556
1925	27.878	545.805
1926	103.460	437.440

La Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce de Galatz comptait en 1927, 50 membres. Son budget est passé de 13.006.830 lei en 1923 à 44.154.325 en 1924, à 9.394.030 en 1925, à 11.330.733 en 1926 et à 12.862.746 en 1927. Elle comprenait, au cours de l'année 1927, 24 courtiers autorisés par décision ministérielle, 2 courtiers maritimes et 11 courtiers en céréales et marchandises autorisés par décret royal.

Les frets

De 1856 à 1860, avant l'achèvement des digues de Soulina, les frets moyens, par tonne de céréales, entre Galatz et les ports anglais étaient d'environ 61 fr. 25. Après l'achèvement des travaux de Soulina ils baissent à 52 fr. 50 de 1861 à 1870, à 36 fr. 95 de 1871 à 1880, à 23 fr. 32 de 1881 à 1890, à 16 fr. 25 de 1891 à 1900, à 12 fr. 48 de 1901 à 1910 pour se stabiliser aux alentours de 12 fr. 80 depuis 1911 jusqu'au début de la guerre.

Si les frets de sortie ont diminué, par contre les frets d'entrée ont augmenté notamment, depuis le développement de la navigation à vapeur, pour le charbon d'Angleterre.

Avant 1856, le fret d'une tonne de charbon entre l'Angleterre à Galatz variait de 11 à 13 shillings et en 1869, il s'élevait déjà à 20 et à 30 sh.

En 1850, avant la construction des digues de Soulina et lorsque les eaux étaient basses, on nolisait de petits navires qui transbordaient leurs cargaisons sur des grands bâtiments soit en rade de Soulina, soit même à Constantinople. Mais ces petits navires étaient très vieux et en mauvais état, aussi les primes d'assurances des cargaisons étaient-elles très élevées. A cette époque le noli moyen de Galatz pour l'Angleterre était de 12 sh. par quarter alors que le noli pour Constantinople était de 3 sh. et celui de Constantinople pour

l'Angleterre de 7 sh., soit au total 10 sh. pour le transbordement à Constantinople au lieu de 12 sh. pour le voyage direct. Aussi les exportateurs avaient-ils intérêt à faire transborder leurs marchandises à Constantinople lorsque les frais de transbordement ne dépassaient pas cette différence de 2 sh. Mais il y avait toutefois un inconvénient sérieux à effectuer ce transbordement à Constantinople, c'est qu'il fallait souvent acheter sur place des céréales pour compléter la cargaison des navires nolisés, plus grands que les bâtiments danubiens.

En 1853, la profondeur de l'embouchure de Soulina étant très faible, les frets s'élevèrent. De Galatz pour l'Angleterre on demandait 17, 21, 25 et même 35 sh. par quarter. D'ailleurs, aux difficultés causées par l'ensablement de la bouche de Soulina, s'ajoutait l'inquiétude politique née des complications orientales qui devaient donner naissance à la guerre de Crimée.

A la fin de la guerre, en 1868, les frets baissent, mais on note que le fret direct Galatz-Angleterre soit 8 sh. 1/2 est toujours supérieur aux frets Galatz-Soulina : 1 sh. 4 et Soulina-Angleterre : 6 sh. soit au total 7 sh. 4. Toutefois cette différence était considérablement compensée par les risques de vol sur les allèges (7 à 8 %) et d'avarie par l'eau et les embruns, lors du transbordement.

Les navires qui remontent le Danube ne dépassent pas 6.000 tonnes, alors que le tonnage moyen des vapeurs méditerranéens varie de 10.000 à 12.000 tonnes.

La voie maritime du Danube est donc desservie par les navires les plus dispendieux qui frappent la production roumaine de gros frais de transport. En effet, les petits navires ne peuvent vivre qu'en percevant de gros frets alors que les grands bateaux, coûtant relativement moins cher et exigeant des dépenses d'entretien et d'exploitation moindres, peuvent offrir des tarifs plus bas. Il faut donc donner aux navires de 8.000 à 10.000 tonnes la possibilité de remonter le Danube jusqu'à Galatz.

Après la guerre, les frets variaient entre 11 et 15 sh. Toutefois le peu de profondeur de la passe de Soulina amena un renchérissement sérieux causé surtout par les frais d'allègement. Un frêt Galatz-Livourne de 13 sh. devenait une perte pour l'armateur qui était obligé d'alléger et devait payer cette opération 6 sh., soit la moitié de son fret total. Une élévation des frets s'ensuivit donc et un wagon de planches qui payait 6,50 liv. st. de Galatz pour Alexandrie devait bientôt donner 8,50 liv. st.

A la fin de 1926, sous l'influence de la crise minière anglaise, les frets atteignirent des cours tellement élevés que les exportateurs roumains se refusèrent à les accepter. En novembre, pour Hambourg, ils atteignaient 28 sh. et en décembre 32, 36 et même 40 sh. Devant de telles prétentions, les producteurs de céréales préférèrent acheminer leurs expéditions, par voie ferrée, vers Passau et Regensburg, les chemins de fer alle-

mands accordant des tarifs préférentiels aux blés danubiens utilisant la voie terrestre.

Toutefois, bien que le trafic fût très faible pendant la période d'hiver, les frets baissaient et à Galatz, on cotait, fin décembre, 28, 27 et même 23 sh. sur Rotterdam et Hambourg et à Soulina de 18 à 20 sh. pour ces deux mêmes ports. Au début de l'année 1927, les frets pour la mer du Nord évoluaient aux alentours de 20 sh. à Galatz et de 16 sh. à Soulina.

Le coût élevé des frets est devenu une véritable calamité pour l'activité du commerce roumain. Il faut donc que l'embouchure de Soulina atteigne une profondeur suffisante pour permettre le passage aux grands vapeurs maritimes et éviter soit de transborder en rade de Soulina, soit de compléter les chargements à Constantza ou dans tout autre port.

Les 3/4 des exportations roumaines se faisant par la voie du Danube, on comprend aisément les inquiétudes du commerce dès que la profondeur de la passe de Soulina tombe au-dessous de 20 pieds.

CONCLUSION

L'avenir économique de la Roumanie est donc intimement lié au problème de navigabilité aux embouchures du Danube. Il ne faudrait pas toutefois croire que la solution de celui-ci amènera infailliblement la prospérité du commerce roumain, qui, nous l'avons vu, est fonction de plusieurs facteurs. Mais enfin il est indéniable que la question de l'accès à la mer revêt une particulière importance.

La Roumanie, entrée depuis peu dans la Communauté européenne, a donné, certes, des preuves de sa vitalité et de son esprit d'entreprise. Mais elle est actuellement aux prises avec les difficultés énormes de l'après-guerre. Il ne semble donc guère possible, du moins à l'heure actuelle, de lui confier la mission, qu'elle prétend être à même de remplir, de l'aménagement des bouches du Danube. Les milieux nationaux ont déjà fait des propositions en ce sens et se déclarent prêts à assumer le rôle jusqu'ici dévolu à la Commission européenne du Danube.

Il est évident que les circonstances ont bien changé depuis 1856. La Turquie et la Russie ne sont plus riveraines du Danube et l'Autriche-Hongrie ne songe plus

à y établir sa suprématie. Toutefois ces raisons, bien qu'assez fortes, ne le sont pas encore assez pour amener l'Europe à se départir de la garantie qu'elle exerce aux embouchures du fleuve. A notre avis, une autorité internationale est préférable si l'on veut éviter qu'un seul gouvernement soit investi de la souveraineté sur la portion la plus importante du cours d'un fleuve international. En effet, la question des débouchés, éléments de paix peut devenir, si on ne la contrôle pas, un risque de guerre et l'accès à la mer est bien un besoin vital pour tous les Etats danubiens.

La solution du problème de la navigabilité des embouchures du Danube est donc purement technique et non pas politique comme la Roumanie le voudrait.

La Commission européenne du Danube doit devenir une institution permanente dont la composition pourra s'élargir sur la base des intérêts danubiens des Etats, et qui sera pourvue des moyens financiers nécessaires pour lui permettre de mener à bien la tâche qui lui a été confiée en 1856, mais qui, depuis, s'est singulièrement alourdie.

La Roumanie pourra, alors, consacrer toutes ses ressources pour restaurer ses ruines de la guerre et pour assurer à son territoire l'outillage économique indispensable à la mise en valeur de ses immenses richesses naturelles. A ce moment, son commerce et son industrie pourront atteindre une prospérité que ne compromettra jamais, quoiqu'on puisse dire, l'instal-

lation de la Commission européenne aux bouches du Danube. Le port de Galatz, en particulier, reprendra la suprématie qu'il détenait autrefois lorsqu'il sera bien desservi par le réseau ferré et lorsque la production agricole du pays sera à même d'alimenter les marchés européens.

Il faut donc faire confiance à la fois à la Commission européenne et à la Roumanie, si l'on veut que la Bas-Danube devienne une véritable mer intérieure sillonnée par les navires de haute mer de tous les pavillons.

■

Vu, le Doyen,
H. BERTHÉLEMY.

Vu, le Président de la Thèse,
M. TRUCHY.

Vu et permis d'imprimer
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY

ADDENDUM

Cette thèse terminée et même signée de son Président, nous avons appris que le différend entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie, d'une part, et la Roumanie d'autre part, au sujet de la compétence de la Commission européenne du Danube, sur le secteur Galatz-Braïla, avait enfin reçu une solution. En effet, à la suite de pourparlers entre les délégués des Gouvernements représentés à la Commission, un accord est intervenu sous la forme d'un projet de Convention.

Aux termes de cette Convention, les règlements de police et de navigation sur le Danube maritime, de Braïla jusqu'à la mer seraient établis par la Commission européenne et les règlements de police des ports et des rives fixés et exercés par l'autorité territoriale sous réserve des compétences de la C. E. D. et sans que leur application puisse porter préjudice à l'exercice des règlements de police et de navigation.

Le Gouvernement roumain établira un ou plusieurs tribunaux de navigation qui auront leur siège dans les villes du Danube maritime. Ces tribunaux seront seuls compétents pour juger les infractions au règlement de police et de navigation ainsi qu'au règlement des

ports et des rives du Danube maritime. Toutefois les agents de la C. E. D. et du Gouvernement roumain ne pourront être l'objet de poursuites et de sanctions que de la part de la Commission ou des autorités roumaines.

Il sera institué à Galatz une Cour de navigation, présidée par le Premier Président de la Cour d'appel de Galatz et qui comprendra un membre ressortissant d'un Etat représenté à la Commission européenne, désigné par elle à la majorité des voix et un membre ressortissant d'un Etat non représenté et désigné cette fois à l'unanimité.

Tout jugement d'un tribunal de navigation pourra faire l'objet d'un recours mais uniquement à la Cour de navigation qui statuera en dernier ressort.

La Convention contient également des précisions quant à la compétence de l'Inspecteur de la navigation et des Capitaines de Port qui auront seuls qualité, chacun dans les limites de sa compétence, pour rechercher et constater personnellement ou par leurs agents qualifiés à cet effet, les infractions aux règlements et pour en poursuivre la répression en première et en de deuxième instance.

L'Inspecteur de la navigation est compétent à l'égard des navires en cours de voyage, ceux stationnant dans les endroits interdits étant considérés comme navires en cours de voyage.

La compétence des capitaines de port s'exercera sur les navires en cours d'opérations de ports ou station-

nant dans les ports, bassins d'hivernage ainsi que dans les bras de Macin et d'Issacca.

En cas de conflit de compétence survenant entre l'Inspecteur de la navigation et les autorités roumaines, celui-ci sera tranché par le Tribunal de navigation avec recours possible à la Cour de navigation.

D'autre part les jugements et arrêts des Tribunaux de navigation et de la Cour de navigation ne seront plus rendus au nom de la C. E. D., mais à celui du Chef de l'Etat roumain, qui consent, à cet effet, à représenter les parties contractantes. Les autorités roumaines et la Commission prêteront leur concours pour l'instruction des procès et l'exécution des jugements et arrêts. Les frais des tribunaux et de la Cour de navigation seront répartis par moitié entre le Gouvernement roumain et la Commission qui se partageront également par moitié le produit des amendes.

Enfin les Puissances représentées à la C. E. D. « renoncent aux droits que leur confèrent les traités en vigueur en ce qui concerne les stationnaires dans les eaux maritimes du Danube ».

Tout Etat pourra soumettre à l'examen de la Commission européenne les difficultés relatives soit à l'interprétation ou à l'application des dispositions d'ordre conventionnel visant le Danube maritime, soit à des points de droit international se rapportant au régime de cette voie d'eau. Si ces difficultés prennent le caractère d'un différend entre Etats, le projet de Convention

prévoit le recours à la procédure fixée par l'article 22 de la Convention de Barcelone : conciliation devant la Commission consultative et technique des communications et du transit auprès de la Société des Nations et règlement par la Cour permanente de Justice internationale.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

- Antipa.** — *Cateva probleme stiintifice si economice piviloare la Della dunarei*, Bucarest, 1914.
- *Dunarea si problemele ei stiintifice, economice si politice*. Bucarest, 1921.
- *Cateva observatiuni privitoare la navigabilitatea gurilor Dunarei*, Bucarest, 1925.
- Bunea et Trancu.** — *Galatii si tarifele de transport*, Galatz, 1906.
- Bart.** — *La question du Danube et sa solution*, Galatz, 1920.
- Baicoianu.** — *Le Danube, aperçu historique, économique et politique*, Paris, 1917,
- Demetriad.** — *Autonomia si zonele libere de porturilor din strainatate fata de regimul porturilor noastre*, Galatz, 1927.
- Demorgny.** — *La question du Danube. Histoire politique du bassin du Danube. Etude des divers régimes applicables à la navigation du Danube*. Paris, 1911.
- Engelhardt.** — *Les embouchures du Danube*, Galatz, 1927.
- Georgescu.** — *Caile de apa ale Romaniei mari*, Bucarest, 1919.
- Von Holtzendorff.** — *Les droits riverains de la Roumanie sur le Danube*, Leipzig, 1884.
- Walker Hines.** — *Rapport relatif à la navigation du Danube présenté à la Commission Consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations*, Genève, 1925.

- De Kvassay.** — *Le Danube international*, Budapesth, 1919.
- Lefeuve-Méaulle.** — *La Roumanie* (Collection des rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France publiés sous la direction du Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes), année 1914, n° 1077.
- Ministère des Affaires Etrangères de France.** Livre jaune. Navigation du Danube.
- Ministère des Affaires Etrangères de Roumanie.** Imbunetătirea navigatiunei pe Dunare (1888-1890) și pe Prut (1887-90), Bucarest, 1891.
- Popescu.** — *L'Internationalisation des fleuves navigables*, Paris, 1920.
- *La liberté de communication sur les voies navigables et le régime du Danube*, Paris, 1921.
- *Le relèvement économique de la Roumanie*, Paris, 1922.
- *Le problème des embouchures du Danube et son influence sur l'économie générale de la Roumanie*, Bucarest, 1927.
- *Réponse au rapport Walker Hines*, Bucarest, 1927.
- Publications de la Cour Permanente de Justice Internationale.** série C. Actes et documents relatifs aux arrêts et aux avis consultatifs de la Cour. n° 13, IV, 12^e session. Documents relatifs à l'avis consultatif n° 14. — Compétence de la C. E. D. entre Galatz et Braïla, 4 vol. Leyde, 1928.
- Publications de la Cour Permanente de Justice Internationale.** Série B, n° 14. Recueil des avis consultatifs. — Compétence de la C. E. D. entre Galatz et Braïla, Leyde, 1927.
- Répertoire général alphabétique de droit français.** Supplément. tome V, v. Danube.
- Sir John Stakes.** — *The Danube and its trade*, Londres, 1890.
- Sturdza.** — *Recueil de documents relatifs à la liberté de navigation du Danube*, Berlin, 1904.

- *Les travaux de la C. E. D.* 1859 à 1911, Vienne, 1913.
- *Insemnatea lucrarilor Comisiunei europene de la Gurile Dunarei*, 3 vol., Bucarest, 1913.
- Trancu-Jasi.** — *Rolul Galatilor in viata neamului*, Bucarest, 1923.
- Union des Chambres de Commerce et d'Industrie de Roumanie.** — *La Roumanie économique en 1926*, Bucarest, 1927.
- Varino.** — *Sur le Bas-Danube. La ville et le port de Galatz*, Bucarest, 1895.
- Vidrasco.** — *La voie navigable maritime du Danube*, Bucarest, 1924.

Publications périodiques

- Revue des Deux-Mondes.** — Numéro du 1^{er} juillet 1870. Les embouchures du Danube.
- Mouvement économique.** — (Bucarest 1908), p. 330. *Panai-lesco*. Le port de Galatz.
- Revue de Droit International public.** — La question du Danube (1897, t. IV, p. 104 1900, t. VII, p. 502 — 1919, t. 95, p. 58).
- Journal de la Marine marchande.** — Années 1919 à 1927.
- L'Exportateur français.** — Numéro spécial du 2 décembre 1926 (n° 535). La Roumanie.
- L'Illustration économique et financière.** — Numéro spécial, 1925. La Roumanie.
- Union des Chambres de Commerce et d'Industrie de Roumanie.** — *La Roumanie économique*, bulletin périodique, années 1926 et 1927.
- Commission Européenne du Danube.** — 1925, Session de Printemps. Protocoles 1025 à 1039. Galatz, 1925.
- Argus** (Edition française), n° 143 du 18 février 1926 Le port de Galatz en 1927.

Publications statistiques

Ministère des Finances de Roumanie. — Miscarea porturilor in anii 1919-1920 si 1921 — Marfurile tranzitate in anii 1919, 1920, 1921 si 1922 — Marfurile intrepozitate in anii 1919, 1920, 1921 si 1922, Bucarest, 1923.

Moniteur officiel du Commerce et de l'Industrie. — Publication de l'Office National du Commerce extérieur, Paris, 1892 à 1927.

Commission Européenne du Danube. — Statistique de la navigation à l'embouchure du Danube. Années 1925, 1926 et 1927. 3 vol. Galatz, 1926, 1927 et 1928.

Institut de statistique générale de l'Etat du Ministère du Commerce et de l'Industrie de Roumanie. — Bulletin statistique de la Roumanie, 1923, 1924, n°1, avril-juin 1926 Bucarest 1926.

— Annuaire statistique de la Roumanie pour 1925. Bucarest, 1926.

— Annuaire statistique de la Roumanie pour 1926. Bucarest, 1927.

— Annuaire statistique de la Roumanie pour 1927. Bucarest, 1928.

Documents relatifs au port de Galatz communiqués personnellement par M. Vardala, directeur général des Ports et des Voies de communication par eau au Ministère des Travaux Publics et des Communications de Roumanie.

Cartes

Atlas Vidal-Lablache.

Carte de la Roumanie au 10.000^e de l'Etat-Major roumain.

Carte hydrographique du delta du Danube, dressée au 1/150.000^e par le Service des pêcheries de l'Etat roumain.

Plan des Docks de Galatz (Bucarest, 1925).

Plan du Port de Galatz au 1—10.000^e (Bucarest, 1925).

TABLE DES MATIERES

Introduction	7
Chapitre premier. — Le Danube physique	10
2. régime des eaux. 3. bassin danubien. 4. Danube maritime.	
5. Delta. 6. Régime des eaux dans le Delta. 7. longueur et	
pente des divers bras. 8. Bras de Kilia. 9. formation du delta . .	
Chapitre II. — Historique du régime international du Danube ma-	
ritime	22
1. régime des fleuves internationaux. 2. différents régimes	
danubiens. 3. Acte final du Congrès de Vienne. 4. Traité de Paris	
du 30 mars 1856. 5. Acte public relatif à la navigation des	
embouchures du Danube du 2 novembre 1865. 5. Traité de	
Londres du 13 mars 1871. 6. Traité de Berlin du 13 juillet	
1878. 7. Conférence de Londres de 1883. 8. Traité de Bucar-	
est. 9. La fin de la guerre et l'armistice de 1928. 10. Traité de	
Versailles. 11. Le Statut du Danube.	
Chapitre III. — La Commission européenne du Danube	66
2. Fonctionnement. 3. Attributions. 4. Ressources. 5. Me-	
sures sanitaires. 6. Immunités.	
Chapitre IV. — L'œuvre de la C. E. D.	87
1. Les bouches du Danube avant 1856. 2. Les travaux exé-	
cutés par la C. E. D. 3. Aménagement du bras de Kilia. 4.	
Aménagement du bras de St-Georges. 5. Maintien définitif	
du bras de Soulina. 6. Canal Cernavoda-Constantza.	
Chapitre V. — Le conflit de compétence entre le gouvernement	
roumain et la C. E. D. au sujet du secteur Galatz Braïla	107
1. Historique. 2. Arguments du Mémoire français. 3. Ar-	
guments du Mémoire roumain. 4. Considérants de l'avis de	
la Cour permanente. 5. L'avis de la Cour. 6. Opinion de M.	
Negulesco.	
Chapitre VI. — L'opinion roumaine et la C. E. D.	130
Chapitre VII. — Trafic danubien d'après-guerre de la Roumanie	134
2. Transport des marchandises. 3. Transport des passagers.	
4. Flottes fluviales. 5. Aides à la navigation. 6. Entraves à la	
navigation. 7. Avenir de la voie navigable Rhin-Danube.	
Chapitre VIII. — La navigation à l'embouchure de Soulina	149
1. La navigation en 1925-1926-1927. 2. Opérations effec-	
tuées par la C. E. D. 3. Exportations par l'embouchure de	

Soulina en 1925-26-27. 4. Importations par l'embouchure de Soulina en 1925-26 et 27.	
Chapitre IX. — Le Commerce roumain.	159
2. Politique douanière de la Roumanie	
Chapitre X. — Le port de Galatz.	164
1. Le port proprement dit. 2. Les Docks. 3. Le bassin pour le commerce des bois. 4. Projets d'amélioration du port. 5. Compagnies de navigation installées à Galatz. 6. Chantiers maritimes. 7. Considérations générales sur le trafic du port. 8. Trafic. 9. Commerce d'exportation. 10. Commerce d'importation. 11. Transport des passagers. 12. Activité des Docks. 13. Chambre de Commerce. 14 Frêts.	
Conclusion	205
Addendum	208
Index bibliographie	213

IMPRIMERIE J. BIÈRE

18-20-22, RUE DU PEUGUE

BORDEAUX

1929
